



Sveriges lantbruksuniversitet  
Swedish University of Agricultural Sciences

Fakulteten för landskapsarkitektur,  
trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

# Transformera Nyhamnen

- En studie av plats-specifika värden i en transformation av ett postindustriellt hamnområde i Malmö

## *Transforming Nyhamnen*

- *A study of place-specific values in a transformation of a post-industrial harbour area in Malmö*

Wide Persson

## Transformera Nyhamnen

- En studie av plats-specifika värden i en transformation av ett postindustriellt hamnområde i Malmö

## Transforming Nyhamnen

- A study on place-specific values in a transformation of an postindustrial harbour area in Malmö

## Wide Persson

Handledare: Caroline Dahl, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Biträdande Handledare: Gunilla Lindholm, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Examinator: Nina Vogel, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Biträdande examinator: Karl Lövvie, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Omfattning: 30 hp

Nivå och fördjupning: A2E

Kurstitel: Master Project in Landscape Architecture

Kurskod: EX0814

Program: Landskapsarkitektprogrammet

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2018

Omslagsbild: Wide Persson

Elektronisk publicering: <http://stud.epsilon.slu.se>

Nyckelord: Transformation, Translation, Site-specific, Actor-Network Theory, Waste, recycling, Brownfields, Tabula rasa, Site, Site-reading, Nätverk, Aktörer, place

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap  
Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

## Förord.

Denna studie är en avslutande del av mastersprogrammet i landskapsarkitektur på SLU, Alnarp. Valet av ämne till denna studie rotar sig i min egen bakgrund som säsongsarbetare i ett hamnområde under min studietid. I samband med mina studier som landskapsarkitekt har intresset för relationen mellan hamn och stad växt och jag ville därför avsluta mina studier med en undersökning av just hamnområden. Platsen Nyhamnen har också varit fokus i två tidigare kurser under min master, vilket gjort att jag ville utgå och bygga vidare kring tidigare kunskap. Studien har även verkat i ett utforskande syfte för mig personligen inför en framtid som landskapsarkitekt. Vidare vill jag tacka Caroline Dahl och Gunilla Lindholm för givande samtal som fört denna process framåt. Jag vill också tacka mina nära, som stöttat och varit där för mig under denna långa process.





“Jag promenerar längs med vägen som går mellan Västra hamnen och Mellersta Hamnen, passerar Turning Torso, skateboardramperna, svänger in genom bostadsområdet Dockan och kommer ut till Klaffbron. (...) Då var Malmö en annan slags stad. Området Västra Hamnen kallades för Sibirien; efter vad jag kan förstå fungerade det som en slags avstjäpningsplats. Nu är det ett exklusivt bostadsområde. Det finns en ironi i det. Om jag hade orkat hade jag kunnat skratta åt det (...).”

Ur *Yarden - En berättelse* av Kristian Lundberg s. 8. 2009

## Abstract

Urbanization continues to grow in the world, which puts pressure on developing cities. Industrial harbor sites more often fall in the perspective for development because of their often central seaside location. However, contemporary research shows that postindustrial harbour sites in many cases gets developed after the same generic rules, not paying attention to historic background or geographic localization. This creates a homogenous development where site-specific qualities gets lost in the process. These preexisting values and qualities might be crucial starting points for creating new use out of postindustrial harbour sites and to create a sustainable transformation process. Therefore, new insights are needed to create methods for identifying place-specific values and to use them in a transformation.

This thesis puts forward methods and theories of how to identify place-specific values and how they can be used in a transformation process for the postindustrial harbour site of Nyhamnen in Malmö, which is awaiting development. Through a literature study, a theoretical framework is formed to create knowledge about how sites can be transformed. The framework is then applied in a creative landscape analysis for Nyhamnen.

The literature study resulted in a framework of contemporary research where sites can be understood as dynamic and relational constructs, and where site-specific qualities can be identified through the categories of; materials, immaterial and processes. To create knowledge that is site-specific, the site needs to be analyzed through different scales and create a deeper understanding about history and contemporary practices. To use this information in a transformation process, a close survey about the sites actors and networks are needed to create something new out of existing qualities.

The creative landscape analysis gave a deeper understanding about Nyhamnens context and its relations to the city and the harbour. What was identified as site-specific values for Nyhamnen, could however not be fitted in physical objects, but how the sites human and nonhuman actors relate and create networks. The sites industrial atmosphere and how the site is used as a semi-public room between industrial activity and recreation was identified as sites-specific values. From his knowledge, a design-task was created for a smaller site with in Nyhamnen called Hullkajen about how the dock space could be mixed used for both industry and recreation. By looking on how the sites actors relate to each other, a design proposal was presented. In the proposal Hullkajen is designated as a semi-public room where industry and recreation can coexist within a certain timeframe. In relation to time the proposal is working as a first step in a transformation process for Nyhamnen, which is presented as a storyboard in the end.

The study ends in a discussion about the thesis methods and results. For instance the importance of making use of Nyhamnen and Hullkajens sites-specific value as a semi-public room in the coming development because it mirrors the vision of Nyhamnen as a mixed city where living, working, production and recreation can coexist.

*Keywords:* Transformation, site-specific, postindustrial, harbour transformation, site-reading, site, networks, actors, dynamic, processes, Actor Network Theory

## Sammanfattning

Urbaniseringen fortsätter att öka i värden, vilket sätter stor press på bebyggelseytan i växande städer. Industriella hamnområden har allt mer hamnat i fokus för stadsutveckling då de erbjuder ett attraktivt och havsnära läge. Men samtida forskning pekar mot att postindustriella hamnområden i stor utsträckning utvecklas efter samma generiska mall, oberoende geografiskt läge eller historisk bakgrund. Detta skapar en homogen stadsutveckling som går miste om platsernas existerande kvalitéer och värden. Platsspecifika värden kan vara viktiga utgångspunkter för att hitta nya användningsområden för postindustriella hamnområden och skapa en hållbar transformationsprocess. Det krävs därför nya synsätt och metoder för att identifiera och använda platsspecifika värden i transformation.

I detta examensarbete undersöks teorier och metoder för att identifiera platsspecifika värden och hur dessa kan användas i en transformationsprocess av Nyhamnen, ett postindustriellt hamnområde i Malmö som står inför omvandling. Genom en litteraturstudie byggs ett teoretiskt ramverk upp för att skapa insikt om hur platser kan förstås och transformeras. Teorierna appliceras därefter i en kreativ landskapsanalys av Nyhamnen för att pröva dem i praktiken.

Litteraturstudien resulterar i ett ramverk av samtida forskning där platser förstås som dynamiska och relaterande konstruktioner och där platsspecifika värden kan identifieras utifrån kategorierna; material, immateriell och processer. För att finna plats specifika värden, krävs ett analyserande som sträcker sig över olika skalor och som inkluderar en djupare förståelse för platsens historia och samtida praktiker. För att använda sig av platsspecifika värden i en transformation behövs också ett undersökande av platsens aktörer och nätverk för att ur denna vetenskap hitta nya nätverk och användningsområden ur det befintliga.

Den kreativa landskapsanalysen av Nyhamnen resulterade i en förståelse för områdets kontext och dess relationer till hamnen och staden. Vad som upplevs som platsspecifikt för Nyhamnen ryms inte i fysiska objekt utan ligger i hur platsens mänskliga och icke-mänskliga aktörer relaterar till varandra och skapar nätverk. Bland annat identifierades industriell atmosfär och semi-publika rum mellan industri och rekreation som platsspecifika värden. Ur denna analys kunde en designuppgift formuleras för en mindre plats inom Nyhamnen, Hullkajen, som handlade om ett samutnyttjande av kajrummet mellan industri och rekreation. Genom att undersöka hur platsens aktörer relaterar till varandra kunde ett designförslag presenteras. I förslaget utnämns Hullkajen till ett semi-publikt rum där industri och rekreation kan samexistera inom en viss tidsram. I relation till tid fungerar förslaget som ett första steg i en transformationsprocess av området vilket presenteras i en avslutande storyboard.

Studien avslutas med en diskussion om arbetets metod och resultat. Här lyfts vikten av att ta tillvara på Nyhamnen och Hullkajens platsspecifika värde som semi-publikt rum i en kommande transformation eftersom att det speglar den blandstad som området väntas bli, där boende, produktion och rekreation kan samexistera.

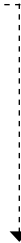
*Nyckelord:* Transformation, platsspecifikt, postindustriell, hamnomvandling, plats-läsning, plats, Nätverk, Aktörer, dynamik, processer, Actor Network Theory

Del 1. Inledning .....	11
- Bakgrund .....	12-13
- Problemformulering .....	14
- Syfte och frågeställning .....	14
- Avgränsning .....	14
- Metod och material .....	15-17
- Research design figure .....	18-19
 Del 2. Teoretiska utgångspunkter .....	 21
- Postindustriella områden och modernistisk planering .....	22-23
- Synsätt på postindustriella platser .....	24
- Platser .....	25
- Platsen som dynamisk och relaterande konstruktion .....	25
- Att läsa platser .....	26
- Reflektion .....	27
- Översättning .....	28
- ANT som metod för att översätta och transformera landskap .....	29-30
- Reflektion .....	31
- New Materialism .....	32
- Tankar om helhet .....	33
- Transformation - från något till något annat .....	34
- Fyra paradigmen av transformation .....	35-37
- Il de Nantes - förebild för ett annorlunda arbetssätt .....	38-41
- Tankar om projektet .....	42-43
 Del 3. En kreativ landskapsanalys av Nyhamnen .....	 45
- Nyhamnen .....	46-49
- 1. Nominering .....	50-51
- Nyhamnens kontext utifrån transecten och platsen som relaterande konstruktion ..	52-55
- Hullkajen .....	56-58
- Designuppgift .....	59
- Nominera värden .....	60-61
- 2. Iscensätta relationer .....	62
- Rumslighet genom nätverk .....	62-63
- 3. Från konflikt till samarbete .....	64-65
- Samutnyttja Hullkajen .....	66
- Rutter till Hullkajen .....	67
- Hullkajspromenaden .....	68-71
- Förslaget och tiden .....	72-73
- 4. Utforma sammanfattning .....	74
- Transformationsprocess för Nyhamnen .....	74-75
- Tankar om en kreativ landskapsanalys av Nyhamnen .....	76
 Del 4. Syntes - avslutande diskussion och kritisk reflektion .....	 77
- Diskussion .....	78-79
- Kritisk reflektion .....	80-81
- Litteraturlista .....	82-85

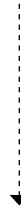
Del 1. Inledning



Del 2. Teoretiska  
utgångspunkter



Del 3. Kreativ landskapsanalys av Ny-  
hamnen



Del 4. Syntes - avslutande diskus-  
sion



# **Del 1.**

Inledning

## Bakgrund

Urbaniseringen i världen fortsätter att öka och enligt FN:s prognos väntas 80 procent av världens befolkning leva i urbana samhällen till 2050. I Sverige bor idag 85 procent av befolkningen i tätbebyggda områden (SCB, 2018). Malmö, som är Sveriges tredje största stad är inget undantag och har under de senaste 10 åren haft en befolkningsökning på över 50 000 (SCB, 2018). Den drastiska urbaniseringen sätter press på bebyggelseyta, speciellt eftersom det samtida planeringsidealet är förtätning av städer. Med förtätning menas att exploateringsnivån ska öka i den redan byggda miljön till fördelen av att värdefull natur och jordbruksmark kan bevaras och transportbehoven med bil minska, något som anses avgörande i strävan mot en hållbar stadsutveckling (Boverket, 2016).

I Malmö har sedan den senaste översiktsplanen från 2014 sort fokus legat på just förtätning. Ambitionen med förtätningen av Malmö är att staden ska kunna växa med minst hundratusen invånare i den redan byggda miljön (Malmö stad 2010, s. 2). Strategierna innebär omvandling och förtätning av redan urbaniserade områden, bland annat i storskaliga bostadsområden, verksamhetsområden och gamla hamn- och industriområden. Industri- och hamnområden är något som Malmö ofta förknippas med och cirka 32 procent av stadens bebyggelseyta består av just verksamhets och industriområden. I takt med att industrin ändrar karaktär och kravet på skyddsavstånd mellan industriell funktion och bostad minskar har dessa områden visat potential att transformeras i allt större utsträckning (Malmö stad 2010, s. 38). Västra hamnen, Ön i Limhamn och Varvsstaden är alla projekt som innefattar omvandling från industri till bostads- och kontorsområden i havsnära läge, och fler står på tur.

I samband med avindustrialiseringen i många västerländska städer i slutet på 1900 talet, har industriområden lämnats tomma, ofta centralt belägna i staden. Under senare år har många av dessa postindustriella områden, speciellt hamnområden, hamnat i fokus för stadsutveckling. En anledning är att de erbjuder centralt och vattennära läge, något som anses attraktivt för bostäder och kontor (Diedrich 2015, s.3). Postindustriella områden förknippas ofta med en omständig omvandlingsprocess eftersom de i många fall kräver sanering från tidigare användning (Willim 2008, s.10). Transformationen av postindustriella platser har därför blivit en av samtidens största utmaningar inom planering. Hur vi ser på postindustriella platser i staden, och vad vi faktiskt gör med dem kan ses som ett centralt tema inom stadsutveckling (Braae 2013, s.1). Men vad är det egentligen som händer när en plats som under lång tid haft ett tydligt användningsområde plötsligt ska få ett nytt? Vad skall bevaras och hur kan man finna nya användningsområden ur det befintliga?

I sin avhandling, *Translating Harbourscapes* skriver arkitekten och landskapsarkitekten Lisa Diedrich om denna problematisering. Hon skriver om hur samtida transformationer av hamnområden i många fall görs efter samma generiska mall vilket resulterat i snarlika utformningar oavsett platsernas geografiska läge eller historiska bakgrund. Ett skäl till denna utveckling, menar Diedrich, är att de globala utmaningarna som innefattas av hamnutveckling har frambringat en global lösning (Diedrich 2015, s. 22). I många fall blir de standardiserade utvecklingsprojekt som till största del kretsar kring arkitektoniska objekt så som kontorskomplex, lyxbostäder eller shoppingcentrum (Diedrich 2015, s. 2). I bästa fall sparas artefakter så som en lyftkran eller tågräls för att spegla platsens historia. Diedrich menar på att detta inte räcker för att avslöja hamnområdes verkliga existerande kvalitéer och värden. Hon menar att en istället bör fråga sig om det kan finnas lokala svar till den globala frågan om transformation av hamnområden för att förhindra denna homogena utveckling (Diedrich 2015, s. 22). Platsspecifika värden handlar inte bara om det materiella, utan också om mer obeständiga kvaliteter som immaterialitet, atmosfär, minnen eller naturliga processer (Diedrich 2015, s. 2).



Ett viktigt mål med att utveckla städer är just att skapa värden, ofta inom ramen för hållbar stadsutveckling. Hållbar stadsutveckling lanserades som begrepp genom Brundtlandrapporten 1987 och definieras som ”en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationer att tillfredsställa sina”. Begreppet innefattar som välkänt även en avvägning mellan tre dimensioner; ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet (NE 2018-04-04). Vad detta innebär är exempelvis att ett område skall bli ekologiskt hållbart genom att satsa på grönstruktur och ekosystemtjänster, ekonomiskt genom att planeringen bidrar till skapandet av arbetstillfällen och socialt genom att skapa plats för olika socioekonomiska grupper (FN 2018-04-3).

Gällande hållbarhet i relation till transformation av postindustriella hamnlandskap hamnar diskussionen ofta i återanvändning av vad som redan finns, menar landskapsarkitekten Ellen Braae i sin bok *Beauty redeemed - Recycling post-industrial landscapes* (Braae 2015, s.11). Braae skriver att en kan finna flertalet aspekter för hållbarhet genom att använda sig av just återanvändning. Det kanske mest självklara är en fråga om resurser, genom att återanvända vad som finns minskar också behovet av att lägga till fler, vilket påverkar ekologin (Braae 2015, s.11). Återanvändning som drivkraft möjliggör också för ett alternativ till homogen utveckling, det stärker ett kulturellt klimat och värdesätter det komplexa och flerlagrade. Återanvändning kan dessutom ses som en resurseffektivisering, eftersom det skapar nya användningar utav det befintliga, något som delvis kan få ekonomiska fördelar (Diedrich 2015, s.2). För att kontra den homogena utveckling som Diedrich lyfter fram som ett vanligt förekommande i transformation av postindustriella hamnområden krävs därför nya metoder och arbetssätt för att fånga upp och tydliggöra platsspecifika kvalitéer och värden, samt att använda återanvändning som drivkraft för att främja en hållbar transformation.

Nyhamnen som är ett postindustriellt hamnområde i Malmö står inför en stundande stad-somvandling från industri till tät blandstad (FÖP Nyhamnen 2018, s.38). I plandokument går det att läsa hur hållbarhet ska vara en central del i omvandlingen av Nyhamnen och effektmål som innefattar social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet blir en drivkraft (Fördjupad ÖP, s. 6). Till följd av dessa riktlinjer finns också en risk att overse platsspecifika värden och kvaliteter som inte ryms inom denna kategorisering. Finns det andra angreppssätt och metoder för att identifiera platsspecifika värden och kvaliteter i Nyhamnen som kan ha betydelse i transformation av området?

## Problemformulering

Denna uppsats tar sitt avstamp i hypotesen om att Nyhamnen, ett postindustriellt område i Malmö, riskerar att utvecklas efter samma generiska mall som många andra hamnområden i en global kontext. Detta är något som kan göra att platsspecifika värden och kvalitéer går förlorade vilket kan få negativa konsekvenser eftersom att lokala svar kan vara en nyckel i arbetet med att hitta nya användningsområden för postindustriella områden samt transformera dem hållbart genom återanvändning. Med detta arbete vill jag därför studera ett antal teorier och angreppssätt för att identifiera platsspecifika värden och kunskaper, samt undersöka hur dessa kan användas för att skapa en hållbar transformationsprocess av ett postindustriellt hamnområde i Malmö.

## Syfte och frågeställning

Syftet med arbetet är att genom en litteraturstudie studera teorier och angreppssätt för att fånga upp platsspecifika värden samt undersöka dess betydelse i skapandet av en hållbar transformationsprocess. Syftet är också att pröva identifierade teorier och metoder i en landskapsanalys av Nyhamnen för att undersöka dess potential i en transformationsprocess av området. Två frågor driver arbetsprocessen i syfte att precisera värdena och även förstå räckvidden av dem i ett större sammanhang.

*Hur kan teorier och angreppssätt se ut som finns inom landskapsarkitektur för att fånga platsspecifika värden i omvandlingen av ett postindustriellt hamnområde?*

*Hur kan platsspecifika kunskaper och värden användas för att hållbart transformera ett postindustriellt hamnområde som Nyhamnen?*

## Avgränsning

Studien kommer att huvudsakligen avgränsas till Nyhamnen i Malmö. Den geografiska avgränsning för området som används i denna uppsats är den samma som Malmö stad använder i översiktsplanen för Nyhamnen. Landskapsanalysen kommer dock att beröra omkringliggande områden, Malmös hamn och kustlinje, för att undersöka Nyhamnens relation till gränsande områden och dess kontext i staden. För att landskapsanalysen inte skall bli för bred kommer ett mindre område, Hullkajen, inom Nyhamnen studeras närmare.

Litteraturen kommer att avgränsa sig till att handla om transformationer av postindustriella områden med ett fokus på hamnområden.

Det analytiska verktyget *Actor-network theory* (ANT) är brett och har en lång historia inom både teknologi och sociologi. I denna uppsats kommer metoden användas i koppling till landskapsarkitektur och kommer därför att avgränsas till detta och inte diskuteras mer än som en metod för landskapsanalys i stadsomvandling.

## Metod och material

Uppsats har delats upp i två delar; *En litteraturstudie* som behandlar teorier hämtade ur tidigare forskning kring transformation av postindustriella områden med ett tillhörande *referensprojekt*, samt en *landskapsanalys* av Nyhamnen för att pröva metoder som identifierats under litteraturstudien. Litteraturstudien till detta arbete görs i syfte att bygga ett teoretiskt ramverk av begrepp och metoder för att identifiera platsspecifika värden samt hur dessa kan användas i en transformationsprocess. Dessa metoder prövas därefter i en landskapsanalys av Nyhamnen i Malmö. I landskapsanalysen presenteras också ett *designförslag*, *Hullkajspromenaden*, för att ge exempel på ett första steg i en transformationsprocess av Nyhamnen.

### 1. Litteraturstudie

I arbetet med att finna material till litteraturstudien har SLU:s bibliotek och databas varit en viktig utgångspunkt. ”*Snöbollseffekten*” blev stor i detta arbete, då många av forskarna refererar till varandra vilket gjort att sökningar baserats på referenser och ämnen som behandlats i litteraturen.

Litteraturstudien tar sin början i den historiska kopplingen till postindustriella platser för att vidare diskutera hur dessa områden behandlas inom samtida stadsutveckling utifrån landskapsarkitekten Ellen Braae som i sin bok: *Beauty Redeemed: Recycling post-industrial Landscapes* behandlar ämnet.

En utgångspunkt för att förstå vad det innebär att arbeta *platsspecifikt* är att förstå begreppet *plats*. Därför används forskaren och teoretikern Tim Cresswell definition kring plats samt arkitekterna och forskarna Carol Bruns och Andrea Kahns begrepp *site*: som i denna uppsats översätts till svenskans plats för att förenkla läsningen. Bruns och Kahn har hjälpt att förstå platser som en *dynamisk och relaterande konstruktion*, vilket innebär att platser kräver analys som sträcker sig utanför dess geografiska gräns för att skapa förståelse för hur platsen fungerar.

Vidare används landskapsarkitekten och arkitekten Lisa Diedrichs ramverk för att identifiera platsspecifika värden som presenteras i hennes avhandling; *Site Specific Design in Contemporary Harbor transformations*. Ramverket utgår från de tre olika kategorierna *materiell*, *immateriell* och *dynamisk(processuell)*. Från Diedrich hämtas också en förståelse för transformation av postindustriella hamnområden som en *översättning* som kallas för *plats-redigering*, där en designer ofta arbetar utefter två olika förhållningsätt; *Tämja (domestication)* eller *oliegöra (foreignisation)*. Det skall tilläggas att Diedrich använder plats-läsning i sin avhandling för att läsa och identifiera hur designers arbetat platsspecifikt i redan avslutade projekt. I denna uppsats kommer plats-läsning istället användas som en metod för att identifiera platsspecifika värden på en plats som står *inför* en transformation.

Genom Burns, Kahn och Diedrich skapas en förståelse för hur platser kan förstås, samt ett ramverk för att identifiera platsspecifika värden. För att vidare kunna placera in värdena och använda dem i en transformationsprocess presenteras huvudsakligen genom landskapsarkitekten Anne Tietjen; *Actor Network Theory* som utgångspunkt för att se landskap som dynamiska nätverk, uppbyggda av heterogena *aktörer*. I koppling till ANT används teoretikern Jane Bennetts begrepp *New Materialisms* för att belysa en bredare syn på fysiska objekts betydelse, samt Hille Von Seggers begrepp *Raumgeschehen* för att förstå landskapet som en föränderlig process.

I litteraturstudien behandlas också begreppet *transformation* som en teori om förändring. Braae beskriver transformation som att förändra ”något” till ”något annat” med tanken att varken före eller efter är statiska förhållanden (Braae 2015, s. 290). Utifrån Braae presenteras två olika förhållningssätt till transformation av postindustriella platser; *uppbyggande (edification)* och *kippa ut(detourage)*. För att konkretisera hur olika design strategier kan se ut för transformation presenteras också utifrån Braae *fyra paradigm* av transformation i vilka olika förhållningssätt till före och efter belyses.

Som avslutande kapitel till litteraturstudien presenteras ett referensprojekt, *Il de Nantes* i Frankrike. Detta i syfte att exemplifiera hur en transformation av ett postindustriellt hamnområde kan se ut i praktiken, samt att läsas ur de teorier som behandlats i litteraturstudien för att undersöka vilka teorier som kan kännas igen.

## 1.2 Dokumentstudie

Studier av planprogram och översiktsplan för Nyhamnen och Malmö kommer också vara en viktig del av arbetet för att undersöka hur tankegången varit fram tills nu, samt vilka planer som finns rörande omvandlingen av området. Därför kommer en dokumentstudie att genomföras, där jag studerar olika plandokument för Nyhamnen, exempelvis Översiktsplan, Fördjupad översiktsplan och Miljökonsekvensbeskrivning.

## 2. Kreativ landskapsanalys

För att pröva olika metoder som tagits fram i litteraturöversikten i en transformationsprocess kommer en landskapsanalys av Nyhamnen i Malmö att utföras. Landskapsanalysen är inte en traditionell landskapsanalys (*Landscape Character Assessment, LCA*) utan en analys som tillåter mig som landskapsarkitekt att pröva olika metoder och angreppssätt som identifierats i den teoretiska bakgrunden. Jag väljer att kalla analysen för en *kreativ landskapsanalys* utefter Tietjens analysmetod med Actor Network Theory som grund.

I landskapsanalysen kommer metoden *Travelling transect* att användas som utgångspunkt. Metoden har utvecklats av Lisa Diedrich, Ellen Braae och Gini Lee för att identifiera abstrakta och efemära kvalitéer så som dynamik, samband och atmosfär för ett område. Författarna menar att designpraktiken allt för ofta fokuserar på materiella kvalitéer till följd av att mer abstrakta värden överses vid en transformation. Dessa otydliga och efemära kvalitéer är dock av stor vikt i arbetet med att transformera platser platsspecifikt istället för en ingång där allt raderas ut och platsen ses som en tom yta. Metoden utgår från att ”resa” eller ”färdas” över det utvalda området, men börja utanför dess geografiska gräns för att på ett övergripande sätt förstå dess kontext och samband med intilliggande områden. Genom de traditionella verktygen för platsanalys så som skiss, fotografi och modell undersöks platsförhållanden. Dels används verktygen under själva platsbesöket, men kan även återkopplas till i efterhand för att vidare reflektera över vad som hittats (Braae, Diedrich & Lee 2013 s.10-18). Jag har tidigare använt metoden i en kurs under min utbildning som även där hade Nyhamnen som utgångspunkt. Under det arbetet fokuserades traveling transect metoden dock bara på Nyhamnens direkt angränsande område. I denna uppsats görs transecten mer utförligt och fokuserar på en längre del av Malmös kustlinje, från Tågarps hed i Lomma till Ribersborg. Detta sker med ambitionen att få en ökad förståelse för Nyhamnenens funktion idag och hur området kopplas samman med stad, hamn och kuststräcka.

I den kreativa landskapsanalysen kommer också Actor-Network Theory att få ett stort utrymme. ANT kommer ursprungligen från teknologin där det används för att beskriva en innovationsprocess. ANT kan kortfattat beskrivas som en metod för att förklara hur komplexa kopplingar skapas, exempelvis vid utvecklandet av en produkt (Tietjen 2013, s. 501, Latour 2005). Enligt ANT är mänskliga aktörer som exempelvis intressenter, användare eller yrkesverksamma och icke-mänskliga aktörer så som infrastruktur, material, klimat och naturliga processer ständigt beroende av varandra i ett dynamiskt förhållande beroende på deras inverkan (*agency*). Med *agency* eller inverkan menas inte någon avsiktlig aktivitet utan snarare till vilken grad olika aktörer påverkar varandra (Tietjen 2013, s.501). ANT blir användbart som metod i landskapsarkitektur eftersom det ger möjligheten att uppfatta plats och design som ett nätverk av aktiva förhållanden mellan en mångfald av olika heterogena aktörer, mänskliga som icke-mänskliga (Tietjen & Braae 2011, s.4). Genom att använda ANT skapas ett öppet synsätt som har potential att inkludera all typ av empiriska data i en undersökning av ett område (Magnusson 2017, s. 31). Det är relationer mellan fysiska strukturer, naturliga processer och sociala/kulturella processer som är av intresse, snarare än bara de fysiska strukturerna för sig själv. I detta tankesätt är de olika aktörerna lika viktiga i sin relation till nätverket. Avlägsnas en aktör så förändras också nätverket, som är uppbyggt av just relationerna mellan de olika aktörerna (Tietjen 2013, s.501).

Vidare kommer Andrea Kahn och Carol Burns synsätt på begreppet site (plats) och Lisa Diedrichs site reading (läsning) att användas i landskapsanalysen för att förstå Nyhamnen ur en större kontext samt att identifiera platsspecifika värden.

## Fältstudier

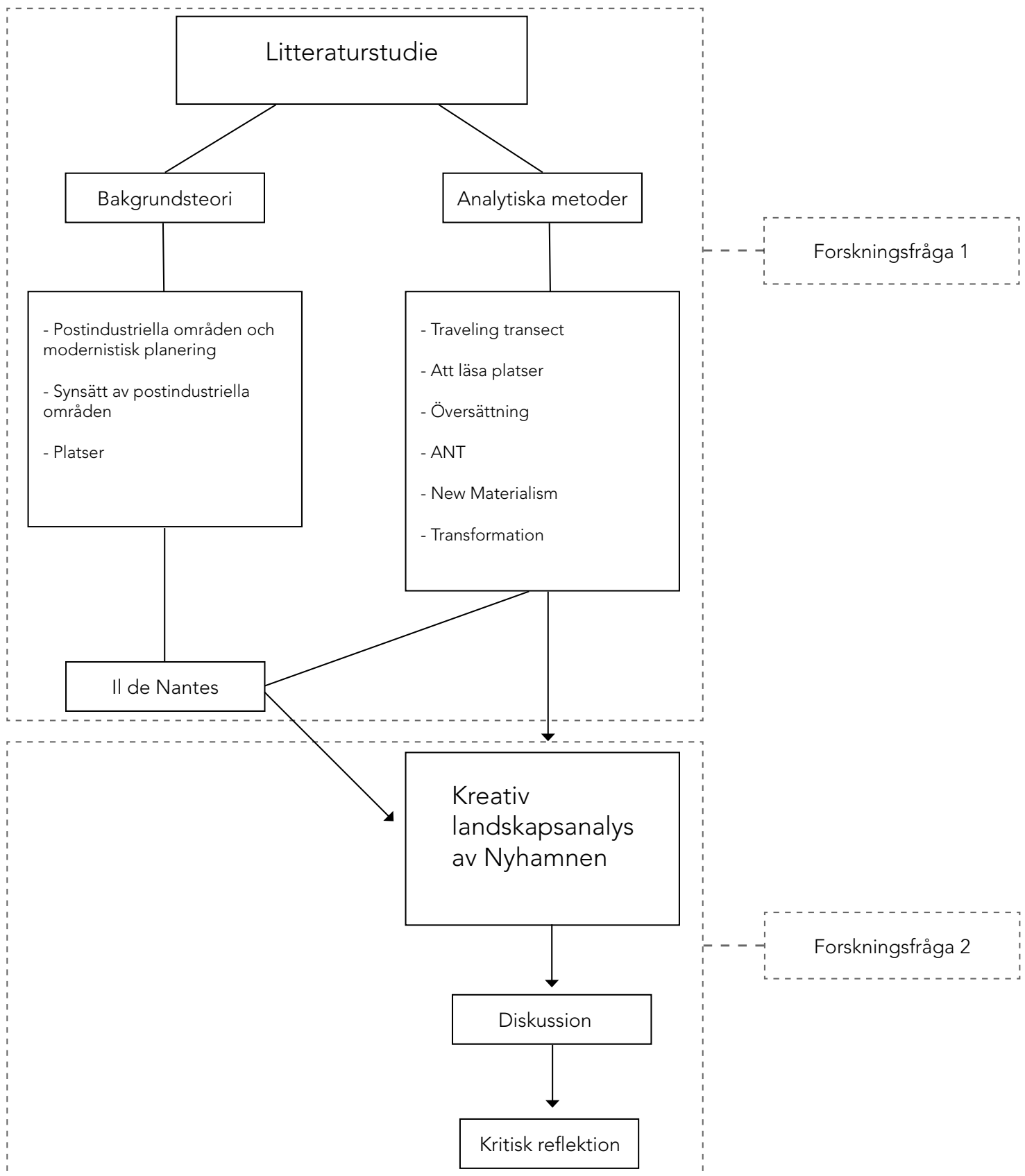
Transecten kommer innebära att jag utför fältstudier i Nyhamnen och omkringliggande områden. Under transecten utförs dokumentation genom fotografering, skiss och text. Under arbetets gång kommer platsbesök i Nyhamnen också att utföras flertalet gånger för att skapa en bredare uppfattning om platsen. Materialet som samlas in används som ett komplement till det teoretiska ramverket som tagits fram i litteraturstudien.

## Research design figure

För att tydliggöra upplägget för studien redogörs här en kort beskrivning av hur uppsatsens olika teoretiska utgångspunkter sammankopplas och används i det analytiska avsnittet. Litteraturstudien till uppsatsen kan delas in i två olika kategorier; *bakgrundsteori* och *analytiska metoder*. Under bakgrundsteori hamnar avsnitten; postindustriella områden och modernistisk planering, synsätt av postindustriella områden samt platser. I dessa avsnitt redogörs hur postindustriella platser ofta behandlas i planeringssammanhang, vilken betydelse detta har för samtida planering och vad begreppet plats har för innebörd i kontexten av postindustriella hamnområden.

Under avsnittet analytiska metoder hamnar en rad olika utgångspunkter från samtida forskare för att besvara forskningsfrågan om hur metoder kan se ut för att fånga upp befintliga värden och använda dessa i en transformationsprocess. Metoderna följer varandra och kopplas samman genom att belysa frågan från olika infallsvinklar. Metoderna appliceras därefter först på referensprojektet Il de Nantes för att identifiera om några av dessa är synliga i projektet och senare i den kreativa landskapsanalysen av Nyhamnen.

I den kreativa landskapsanalysen tillsammans med avslutande diskussion och kritisk reflektion besvaras forskningsfråga två; *Hur kan platspecifika kunskaper och värden användas för att hållbart transformera ett postindustriellt hamnområde som Nyhamnen?* På följande sida ges en research design figur för att förtydliga hur uppsatsens bakgrundsteori och analytiska metoder sammankopplas och används i analysen.



Figur 0,1. Research design figure som förklarar arbetets upplägg





## **Del 2.**

### **Teoretiska utgångspunkter**

Följande avsnitt innefattar en litteraturstudie av samtida forskning om postindustriella platser, metoder för att identifiera platsspecifika värden samt hur dessa kan användas i en transformationsprocess.

## Postindustriella områden och modernistisk planering

Sedan andra världskrigets slut har västvärlden sett industriella landskap långsamt tyna bort, då verksamheten flyttat till andra platser på jorden där arbetskraft och produktion varit mer lönsamt, eller skiftat till en mer högteknologisk produktion (Braae 2015, s. 28). Denna nedmontering av industrialismen, som en gång var västvärldens städers motorer, har lämnat efter sig ett industriellt arv inte minst i form av storskaliga rumsligheter, fysiska artefakter och infrastruktur. Många av dessa områden dominerade städerna som de en gång tjänade. När produktionen skalades ner har dessa industriella landskap hamnat i siktet för storskaliga omvandlingsprojekt. Många postindustriella platser och byggnader har redan integrerats i den urbana sfären, medans andra fortfarande befinner sig mitt i denna oftast långvariga process eller väntar på att bli transformerade (Diedrich 2013, s.21).

Den industriella epok som är baserad på sinande fossil energi beräknas att tyna ut och ersättas med industri som istället bygger på hållbara och förnybara resurser. Detta skifte kan ses som en avgörande faktor för att ta steget ifrån en ohållbar mänsklig organisation till en ny och mer hållbar. Transformation av postindustriella landskap, inkluderat hamnområden, är en viktig del av detta skifte (Diedrich 2013, s.21). Men hur vi går tillväga för att skapa nya användningsområden för dessa platser genom en transformation som är hållbar samtidigt som den respekterar den historia som innefattar dessa platser är en komplicerad process.

Ellen Braae som är professor i landskapsarkitektur och som forskat på transformation av postindustriella landskap, frågar sig vilka typer av interventioner som är passande för att angripa transformationer av postindustriella områden. Det modernistiska tankesättet *tabula rasa* (vitt papper); att forma platser utan att lägga någon vikt vid dess befintliga värden riskerar att skapa homogena områden utan någon stark historisk koppling. Denna utgångspunkt härstammar från en planering som handlade om att skapa funktionella fysiska omgivningar för nya och utvidgande behov i samhället. Dagens förhållande är dock förändrade och handlar i många fall inte längre om att "börja från grunden" och frågan har alternierat från att handla om vad vi kan skapa som är nytt, till att handla om vad vi kan skapa utifrån vad vi redan har. I koppling till planering handlar det inte om att hur vi kan skapa nya städer, utan snarare hur vi kan skapa nya användningar ur det som redan är urbaniserat. Vilka funktioner finns gömda i existerande former (Braae 2015, s.289).

Men även om städer och behov förändras, används i stor utsträckning ofta samma planeringsverktyg; *masterplan*. Det finns ingen direkt svensk översättning till masterplan, men den närmaste kopplingen till svensk planering blir *översiktsplanering* (Boverket 2016). I boken *Fast forward urbanism* skriver författarna Dana Cuff och Roger Sherman att masterplanen är ett statiskt verktyg som härstammar från modernismen och därför förtjänar samma kritik som modernistisk planering (Cuff & Sherman, s. 19). Eftersom att masterplanen har varit ett dominerande verktyg i planering under en så lång tid, menar författarna att den har förhindrat nya urbana interventioner med sina restriktioner. Masterplanen uppkom i slutet av 1800-talet för att kontrollera den snabba utvecklingen av markanvändning i samband med industrialismen. Masterplanen är därför i stor utsträckning ett verktyg för att kontrollera städers utveckling gällande faktorer som ekonomi och markanvändning. Författarna menar dock att mycket har hänt gällande hur städer fungerar både rumsligt, men också socialt och ekonomiskt sedan slutet på 1800-talet. Att masterplanen fortfarande används i så stor utsträckning, menar Cuff och Sherman, kan bero på att det är ett effektivt verktyg att för kommuner och staten att kontrollera människor, mark, ekonomi och makt (Cuff & Sherman s. 20).

Författarna ställer sig dock kritiska till masterplanen och efterfrågar en mer flexibel och öppen planering, som bättre stämmer över ens med dagens mer komplexa behov i stadsutveckling (Cuff & Sherman s. 20).

Masterplanen och Tabula rasa tankesättet i planering står alltså delvis som förklaring till varför också postindustriella hamnområden raderas ut och ersätts av nya områden utan historisk eller platsspecifika kopplingar. Men att behålla allt är inte heller ett hållbart tankesätt eftersom att det finns en så pass stor proportion av postindustriella lämningar att det inte skulle vara ekonomiskt hållbart (Braae 2015, s. 68–70). Braae betonar därför vikten av att skapa nya perspektiv som innefattar kulturell historia, hållbarhet samt rumslighet och landskap för att förstå och jobba med postindustriella landskap. Samspelet mellan estetiska värden, historia, samhälle och ekonomi är komplext i arbetet med att transformera postindustriella områden, speciellt eftersom att dessa platser och objekt inte alltid faller under kriteriet kulturarv. Braae menar dock att postindustriella lämningar *är* kulturarv, men att den stora frågan ligger i hur vi kan bestämma vilka sociala, rumsliga, estetiska och kulturhistoriska värden vi kan *skapa* utifrån varje enskild plats och kontext. Angreppssättet bör därför ändras från att bevara, till att identifiera platsspecifika samband, situationer och värden som inte är enskilda objekt utan snarare fortgående processer (Braae, 2015, s. 70).

## Synsätt på postindustriella platser

När postindustriella platser och transformation kommer på tal, uppstår ofta diskussioner i en direkt koppling till restprodukter och avfall. Detta eftersom att postindustriella platser ofta associeras med förorenad mark och andra negativa aspekter. Vad ska vi göra med allt material? Vad kategoriserar vi som avfall och hur skall det tas om hand eller återanvändas?

Ellen Braae skriver att *waste*, eller *avfall*, är en ofrånkomlig del av ett dynamiskt system, i vilken staden kan och bör inkluderas. Vad som inte är en självklarhet i respekt till detta är vad som är och inte är avfall, vilka värden som kan kopplas till avfall och vilken betydelse detta har för stadsutveckling. För att reda ut detta använder Braae tre av de vanligaste begreppen för postindustriella platser; *Terrain Vague*, *Brachen* och *Waste*. Begreppet *terrain vague* kommer från den spanska arkitekten Ignasi de Sola Morales och kan beskrivas som något skiftande, osäkert eller föränderligt. Betydelsen av det tyska begreppet *brachen* kan delas upp i två delar; dels kan det avläsas som något positivt som handlar om att återställa förorenad mark till en vinst i framtida nyanvändning, dels som något negativ i stil med en uttömning av dessa platser och att de inte har något värde, inte ens som en koppling till historien. *Waste* eller avfall är den mest tvetydliga av de tre begreppen och pendlar mellan att vara något positivt, neutralt eller negativt. Exempelvis kan avfall ses som efterlämningar som sparas inför framtiden, som en resurs och därav något positivt. Men avfall kan även läsas som en ofrånkomlig sidoeffekt eller något värdelöst, alltså som något neutralt eller negativt (Braae 2013, s.74). Ur denna skiftande och tvetydliga beskrivningen av postindustriella områden, menar Braae att värden i inte ligger i ”tingen i sig självt” utan snarare i vilka egenskaper de tillskrivs i en omvandling. Värdena relaterar därför mer till deras potential snarare än deras direkta utformning.

I koppling till stadsomvandling av postindustriella platser blir detta extra intressant eftersom det handlar om hur dessa områden kan ges nytt värde genom en framtida användning. Tanken om återanvändning kräver därför ett tillåtande av nya och framtida användningar (Braae 2013, s.74). I relation till uppfattningen av avfall är det viktigt att vi idag måste finna ett värde i det uppfattningsvis värdelösa för att kunna tänka om kring urbant avfall och se det som en positiv cirkulation. Det finns ett behov av att författa en ingångsvinkel i design och planering som erkänner avfall, en typ av ”*politics of recognition*” i kontext av avfall kopplat till urban utveckling (Braae 2013, s.74).

Denna utläggning, att finna ett värde i vad som vanligtvis tolkas som avfall är viktig och öppnar upp för ett behov av att förstå och analysera platser för att identifiera platsspecifika värden och potential som kan användas som strategi i utveckling av postindustriella områden. Nästa kapitel kommer därför att innefatta teorier om detta för att skapa en uppfattning om vad det faktiskt innebär att arbeta platsspecifikt och förstå platser.

## Platser

### Platsen som en dynamisk och relaterande konstruktion

Tim Cresswell beskriver i boken, *Place- An Introduction*, begreppet *place* eller *plats* som ett sätt att se, läsa och förstå sig på världen. Om vi ser världen som uppbyggd av platser, kan vi även se tillhörighet och kopplingar mellan människor och platser. Genom att tänka på platser som ett komplicerat samspel mellan människa och miljö, befriar vi oss från att tänka endast på fakta och figurer (Cresswell 2014, s. 33). Cresswell menar även att platser kan ses som något som är i ständig rörelse; en mobilitet, process eller ett flöde. Detta eftersom att kroppar och mobilitet skapar själva uppfattningen av en plats. Platser är därför aldrig fast förankrade i tiden, utan förändras utefter hur de används, efter människors agerande och deras repetition av praktiker. Ett exempel kan vara hur en plats med en tydlig väg som korsar den kan förändras över tid genom att människor istället för att använda vägen, börjar ta en genväg. Efter en tid har det trampats upp en ny väg genom en repetition av spontant användande, platsen har då förändrats genom hur den används (Cresswell 2014, s.77–96).

För att koppla detta resonemang om platser till landskapsarkitektur är det av intresse att se hur forskarna Carol Burns och Andrea Kahns definierar plats (*site*) som en *dynamisk och relaterande konstruktion*. Det skall tilläggas att författarnas definition av begreppet inte är den samma som svenskans plats. Men för att undvika förvirring används här begreppet site som plats.

Burns och Kahn definierar begreppet site inte helt olikt från hur Cresswell vill att vi förstår platser. Inom arkitektur och planeringssammanhang kan plats beskrivas som det arbetsområde vilket tilldelas en designer från en klient för att utveckla och forma inom en tydlig geografisk gräns. Men när en intervention väl börjar, skiftar ofta intresset från platsens tydliga avgränsning mot kopplingar som sammanför platsen med ett större system. Författarna menar därför att man kan tala om tre olika typer av plats. Den första, "area of control" är den mest självklara och handlar om det avgränsade arbetsområdet. Det andra "area of influence" handlar om system och krafter som påverkar platsen utifrån, så som hydrologiska system eller geologiska förändringar. Det tredje, "area of effect" handlar istället om hur designen på platsen påverkar förhållanden utanför dess gräns, som exempelvis regional tillväxt eller infrastruktur. Alla tre typer av plats kan lokaliseras i olika geografiska skalor, men överlappas ständigt. En plats kan därför inte förstås som statisk och med en tydlig gräns, utan som dynamisk och som ständigt integrerar med det intilliggande landskapet (Burns & Kahn 2005). Att förstå en plats som en dynamisk relaterande konstruktion hjälper därför att förstå dess komplexitet och kopplingar till intilliggande områden, att de inte är isolerade konstruktioner utan del av ett större, ständigt föränderligt system. Denna tankegång är viktig för att kunna fånga upp platsspecifika värden för transformation över olika skalor. Detta innebär att för att förstå en plats, måste den studeras även utanför dess geografiska avgränsningar.

## Att läsa platser

För att förstå hur designers identifierar platsspecifika kvalitéer och värden är det avgörande att förstå hur man *läser platser* (*site reading*) (Diedrich 2015, s.91). Diedrich har därför i sin avhandling konstruerat ett analytiskt ramverk av filter för att kategorisera olika faktorer som är viktiga att se till i arbetet med att identifiera platsspecifika värden. I ramverket ingår tre kategorier; den *fysiska* (*materiell*), den *dynamiska* (*processuell*) och den *immateriella* (Diedrich 2015, s. 92).

### Fysisk (materiell)

Till det fysiska filtret hör ett granskande av strukturer så som syntax, öppenhet eller infrastruktur och materialiteter så som byggnadsmaterial, objekt eller markmaterial. Strukturer och materialiteter kan identifieras genom en komparativ analys, huvudsakligen genom att jobba på plats.

### Dynamisk (processuell)

Dynamiska aspekter av en plats kan delas upp i två delar, dels *naturliga processer* men också *praktiker*. De naturliga processerna kan beskrivas som en objektiv plats-specifik kvalité som baseras på naturvetenskaplig landskapsteori och handlar om naturens egna processer. Det andra dynamiska filtret, praktiker, kommer från sociologin och beskriver hur människor använder platsen. För att identifiera dynamiska kvalitéer som naturliga processer och praktiker används även här komparativa analyser och platsbesök.

### Immateriella

Den tredje och sista kategorin, immateriella, kan förstås genom hur man läser ut *minnen*, *atmosfärer* och *diskurser* på en plats. Den första, minnen, kan beskrivas på två sätt, dels som en samling personliga upplevelser och historier eller som en kollektiv auktoritativ historia som är skapad med avsikt. Eftersom minnen är viktiga för att förstå en plats, blir det en viktig del i arbetet med att identifiera platsspecifika värden. Det andra filtret, atmosfärer, är en central del i att jobba platsspecifikt. I fenomenologin beskrivs atmosfär som ett temporärt fenomen som uppstår i relationen mellan ett subjekt och ett objekt, mellan plats och besökare och av dem själva. I designpraktiken beskrivs atmosfären av en plats som en motor i designarbetet, och kan endast identifieras genom platsbesök. Det sista filtret, diskurs, handlar om lokala planeringsdiskurser som en plats-specifik konsekvens. På samma vis som minnen kan läsas som en kollektiv historia, blir lokala planerings diskurser en auktoritär kollektiv idé om framtiden. Detta filter kräver att man studerar lokala plandokument och visioner över en plats (Diedrich 2015, s. 92).

## Reflektion

Att tolka platser genom att läsa dem och förstå dem utifrån ett bredare kontext än vad som ryms inom dess geografiska gräns ger oss en uppfattning om hur de relaterar till faktorer som kanske inte syns direkt på platsen. Diedrich filter för att läsa platser ger samtidigt ett verktyg för att identifiera platsspecifika värden som är användbara vid transformationen av ett postindustriellt område. De tre kategorierna kan fungera som en kartläggning av platsspecifika värden när ett område analyseras i början på en transformationsprocess. För att återkoppla till hur vi ser på postindustriella platser kan de tre kategorierna material, processer och immateriell vara en viktig utgångspunkt för att finna nya användningsområden för både plats och material, och inte endast fastna i en diskussion om återanvändning i ett hållbarhetssyfte. Då hållbarhetsaspekten visserligen är avsevärt viktig i transformation, tror jag att det finns en vikt i att belysa även det immateriella och processuella, dels för att skapa en djupare förståelse av platser men också för att dessa kan integreras och bli en del av hållbarheten. På så vis kan vi även finna nya användningsområden som bättre passar samtiden, men som är platsspecifikt rotade i platsen. Detta blir viktigt i arbetet att hållbart transformera postindustriella områden från industriell funktion till blandstad.

I arbetet med att transformation av postindustriella områden är det alltså viktigt att arbeta platsspecifikt och identifiera vad som finns på platsen. Samtidigt finns det ett behov av att koppla samman dessa platsspecifika värden för att förstå hur dessa platser fungerar idag, hur deras nätverk ser ut och hur denna vetskap kan användas som verktyg i transformationsprocessen. För att vidare diskutera hur detta kan möjliggöras är det intressant att se till hur begreppet översättning kan användas i relation till landskap i förändring, både som metod och tankesätt.

## Översättning

I sin avhandling om postindustriella hamnområden använder Diedrich *översättning (translation)* som en metod för att förstå hur designers transformerar ett område från industriell funktion till blandstad. Diedrich jämför transformation och översättning med hur man i litteraturen översätter en text från ett språk till ett annat, detta för att förstå hur de båda är idémässiga konstruktioner av *förhandling*. I kontexten om transformation av hamnområden, kan därför transformation beskrivas som förhandling mellan designer och plats, designer och allmänheten eller mellan industri och stad (Diedrich 2015, s.64).

När Diedrich refererar till den italienska författaren och översättaren Umberto Eco, är betydelsen av översättning en form av tolkning som förlitar sig på förhandling, men som kan *tämja* eller *olikt göra* originaltexten. Förhandling, enligt Eco, handlar om att vinna något, men samtidigt att förlora något annat. Översättningen kan därför aldrig lyckas att överföra allt innehåll ur en text, utan existerar i ett samspel mellan förtroende till originalet och friheten i tolkningen. Detta förhållande mellan förtroende till original och frihet i tolkning blir intressant i koppling till transformation av postindustriella områden eftersom det öppnar upp för ett arbetssätt som inte ignorerar det tidigare, men som heller inte tar med allt utan är öppet för tolkning (Diedrich 2015, s.66).

För att kunna identifiera hur platsläsningen av ett projekt relaterar till själva design-transformationen av ett postindustriellt hamnområde använder Diedrich de två typerna av förhandling; *tämja (domestication)* och *olikt göra (foreignisation)* i något som hon kallar *plats-redigering (site-editing)*. Domestication beskrivs som ett arbetssätt där det postindustriella hamnområdet integreras och länkas samman med staden. Det andra, foreignisation handlar istället om att staden öppnar upp sig till det tidigare hamnområdet (Diedrich 2015, s.66). De två arbetssätten kan ses som vilket förhållningsätt man har till platsens karaktär och hur man använt dem identifierade platsspecifika värdena i arbetet med transformationen.

Plats läsning	Plats redigering
Fysisk(matriell) - strukturer - materialiteter	Transformation  - domestication
Dynamisk(processuell) - naturliga - praktiker	- foreignisation
Immatriella - minnen - atmosfär	

Figur 1. Tolkning av Lisa Diedrich ramverk för att identifiera plats-specifika värden



## ANT som verktyg för att översätta och transformera landskap

Genom Diedrich och Braaes tankar om översättning i relation till transformation av postindustriella hamnlandskap skapas en uppfattning om hur transformationen kan vara en slags förhandling mellan dåtid och nutid, som kan visas och gestaltas genom olika angreppssätt. Oavsett vilken metod som används, verkar meningen handla om att skapa nya användningssområden för dessa platser och skapa nya länkar till centrum. Hur denna länk skapas, verkar dock vara en komplicerad process, inte minst för att postindustriella områden under lång tid ofta varit stängda för allmänheten. Men genom att finna platsspecifika värden, och identifiera hur dessa är sammankopplade i nätverk kan vara en metod för att hitta lösningar. Vidare kommer därför Actor-network theory att presenteras som ett verktyg för att analysera hur platsspecifika värden och aktörer kan kopplas samman i nätverk som kan vara viktiga i transformationen.

Som tidigare nämnt i metod avsnittet, kan *Actor-network theory* användas för att undersöka landskap i förändring. Detta genom att förstå platser som dynamiska nätverk mellan olika aktörer, *mänskliga* (så som intressenter, användare eller yrkesverksamma) och *icke-mänskliga* (materialiteter, infrastruktur, klimat) och hur dessa ständigt relaterar till varandra (Tietjen 2013, s.501). Begreppet översättning (translation) förekommer även i ANT men används här annorlunda än hur Diedrich använder det. För att förklara distributionen av en ordning, antagande eller artefakt måste vi, enligt filosofen och sociologen Bruno Latour tänka oss en fortsättande övergång, en process där aktörerna påverkar ordningen, antagandet eller artefakten (Latour 2007). Oftast transformeras ordning, antagande och artefakt efter en kedja av aktiva aktörer i ett kretslopp utefter aktörernas individuella agenda. Enligt ANT kallas detta fenomen för *översättning*. Översättning används i ANT för att beskriva processen av att skapa ett *nätverk*. När olika mänskliga och omänskliga aktörer översätts in i ett nätverk, beskriver själva översättningen hur aktörerna påverkar och transformerar varandra i en process (Magnusson 2017, s. 32, Latour 2005). Översättning i relation till landskapsarkitektur och landskapsanalys blir användbart för att beskriva den olinjära och utforskande processen i samtida stadsomvandlingar (Tietjen 2013, s. 501).

För att tydliggöra hur ANT kan användas som en metod för att översätta landskap i samband med en transformation har Tietjen tagit fram något hon kallar för *kreativa landskapsanalys* vilken bygger på marinbiologen Michael Collens analysverktyg ”*four moments of translation*”. Collens verktyg härstammar från just översättningsprocessen inom ANT och de fyra stegen som tas upp är; *problematisation, interessement, enrolement och mobilization of allies* (Tietjen 2013, s.502 Collen 1986). För att ytterligare tydliggöra hur de här stegen kan användas i stadsomvandling har Tietjen tillsammans med Braae placerat in de fyra stegen i ett ramverk som är närmare kopplat till praktiken. De fyra stegen innefattar; *Nominering, iscensätta relationer, från konflikt till samarbete och utforma sammanfattning*.

## Steg 1. Nominering

Det första steget handlar om att identifiera ett designproblem för att kunna formulera en designuppgift samt finna aktörer som är sammankopplade till detta problem. Mega-trender så som klimatförändringar eller urbanisering kan användas, men riskerar att skapa generaliseringar. Därför menar författarna att man istället bör starta med att identifiera aktörer som är direkt kopplade till området som står inför förändring. Detta kan hjälpa att finna platsspecifika utmaningar och potentialer som kan användas i transformationen. Olika aspekter att se till kan exempelvis vara; fysiska så som landskap, klimat eller urbanisering, lokala praktiker, eller olika diskurser så som planer, politisk agenda och media. Genom denna metod kan både material, immateriella ting, människor och idéer av platsen kartläggas (Braae, Tietjen 2011, s.3).

## Steg 2. Iscensätta relationer

I steg nummer två beskrivs identiteten av de samlade aktörerna. Det som är av intresse är inte främst hur de ser ut, utan snarare vad de kan göra med varandra och hur de kan manifesteras rumslighet. Steg två handlar alltså om att iscensätta relationer mellan de olika aktörerna i rumslighet. Genom aktörernas interaktion mellan varandra skapas mönster av rumsliga förhållande som är av intresse för designprocessen. I detta stadi är det också viktigt att identifiera motsägelser eller konflikter mellan de olika aktörerna på platsen, eftersom att detta kan leda designarbetet vidare. Detta steg kan realiseras genom kartor, skisser, diagram eller storyboards (Braae, Tietjen 2011, s.3).

## Steg 3. Från konflikt till samarbete

Konflikter och olägenheter kan som sagt vara drivande faktorer i en designprocess och möjliggöra för utveckling. Exempelvis kan en aktör bli dominerande över andra och på så vis bestämma om den framtida utvecklingen. I en annan situation kan förhandlingar och kompromisser leda till överenskommelser mellan aktörerna, och i en tredje kan istället aktörerna agera tillsammans för att nå ett gemensamt mål. Resultatet av konflikter är därför aldrig förutfattat, utan beror på situationen. I detta steg föreslår författarna att man börjar utveckla sina första design idéer genom att ställa sig frågor som; Hur kan tidigare samband förstärkas eller förändras? Kan aktörerna som är i konflikt med varandra fungera som en helhet? Kan nya samband skapas mellan de tidigare identifierade aktörerna? Och vilka nya rumsligheter, program eller användningar för platsen kan man föreställa sig vid det här laget (Braae, Tietjen 2011, s.3).

## Steg 4. Utforma sammanfattning

Eftersom att skapandet av ett designförslag för och utifrån en storskalig stadsomvandling är en komplex uppgift, finns det heller ingen objektivt "rätt" eller "slutgiltigt" lösning. Emellertid finns det alltid utrymme att möjliggöra för utveckling genom att artikulera existerande förhållanden och omforma för nya interaktioner. Författarna föreslår här att samlade design-idéer under studien presenteras i en storyboard för framtida utveckling. Exempelvis kan frågor ställas som; Varför fungerar de här människorna, sakerna eller idéerna tillsammans? Det handlar inte om att skaka fram en slutgiltig lösning, utan snarare att staka ut en samsättning som innehåller de främsta aktörerna och samband som man kan arbeta vidare med i designprocessen. Nu kan nya designidéer, nätverk och samband artikuleras ytterligare, prövas och justeras (Braae, Tietjen 2011, s.3).

## Reflektion

ANT och ramverket för en kreativ landskapsanalys blir särskilt intressant i kontexten av transformationer av postindustriella områden. Detta eftersom att det är ett verktyg som hjälper till att identifiera platsspecifika lösningar utifrån vad som redan finns. Genom att samla aktörer (männliga och icke-männliga), skissa fram nätverk i vilka de är situerade och undersöka hur de relaterar till varandra skapas en djup förståelse för platsens funktion. Om Diedrich plats-läsning är en metod för att identifiera platsspecifika värden, blir den kreativa landskapsanalysen med ANT en metod att sammanföra det man hittat i relaterande nätverk. Ur denna vetenskap kan nya funktioner och relationer mellan aktörer skissas upp och arbetas med i transformationsprocessen. Genom ANT skapas också en förståelse för hur ett givet område relaterar till sin omgivning i likhet med hur Burns och Kahn menar att platsen är en dynamisk och relaterande konstruktion. Detta kommer att belysas vidare i kommande stycke.

## New materialism och agency

Som nämnt i metoden utgör ANT ett synsätt där all typ av empiriska data kan inkluderas i en analys (Magnusson 2017, s. 31). Det handlar om relationer mellan fysiska strukturer, naturliga och kulturella processer snarare än de fysiska strukturerna i sig själva. Denna tankegång är intressant i arbetet med att skapa en transformation som är hållbar. Det handlar det inte enbart om material i sig självt, utan vad det faktiskt kan göra i en transformation (Braae 2013, s.2). För att vidareutveckla denna tankegång blir det intressant att se till begreppet *agency* som används i ANT för att beskriva olika aktörers kapacitet att transformera andra aktörer, snarare än som en riktad handling (Tietjen 2013, s.501). Det som skall tilläggas här, och som är intressant för studien om transformation av postindustriella områden, är att det inte bara är mänskliga aktörer som har *agency*, det är även icke-mänskliga så som materialiteter i sig självt (Jon et al, s.30). Jane Bennett, tillsammans med andra teoretiker, har använt teorier från ANT för att utveckla tanken om materialitet som en viktig del i ett större nätverk. Det handlar om att tänka om materialiteters natur från passiv substans till att istället associeras med en spontan aktivitet. Detta tankesätt kallas för "*new materialism*" och innefattar en radikal omprövning av hur vi uppfattar liv och materia (Jon et al, s.30). Även om Bennett använder *agency*, mer liknade som hur Latour använder *aktör*, så finns det ändå likheter i dess uppfattning om material som en del i ett relaterande nätverk. Det handlar om att skapa nya synsätt för att föreställa, förtydliga och uppleva materialiteter på nya sätt. Denna tankegång kan appliceras på materialitet som en sinande resurs i samtiden. Nya teknologier för att återanvända material är ett steg på vägen, men arkitektur som profession kräver också en utredning i hur materialitet relaterar till politik och ekologi. Här blir tankesätt ifrån new materialism och ANT viktiga för att uppleva världen som en dynamisk och relaterande sammansättning av pulserade materia, kroppar och tankar (jon et al, s. 31). Att avlägsna sig från tanken om material som passiva substanser och istället se till hur det associeras med aktivitet kan vara en viktig del i att hitta nya användningsområden för ett postindustriellt industriområde. På så vis kan en transformation ske ur en hållbarhetssynvinkel som kan innefatta alla de tre dimensionerna; ekologisk, ekonomisk och social utan att fastna i endast en tanke om resurseffektivisering genom återanvända material. Det handlar om att tänka djupare kring material och reda ut vad de faktiskt kan göra i framtida situationer. I jakten på att finna nya användningsområden för postindustriella platser blir new materialism därför en viktig utgångspunkt.

## Tankar om helhet

I sambandet mellan läsningen av Burns och Kahns teorier om site (plats) och Tietjens beskrivning av ANT som metod för att förstå landskap går det att urskilja en kontradiktion i förhållandet till helhet. Kans och Burns förståelse av plats kan förstås som sammanbunden mellan olika skalor som ständigt förändras och relaterar till varandra. Tietjens användning av ANT med de olika stegen av translation, har ett slutstadium där nätverken kopplas samman och existerar som en *helhet*. Det finns en olikhet här, där Kahns och Bruns uppfattning om att platser inte är statiska, utan mobila och i ständig förändring och behöver därför inte läsas som en helhet. I funderingarna kring hur dessa två teorier kan länkas samman kan det vara intressant att se till hur landskapsarkitekten Julia Werner reder ut begreppet *helhet* i antologin; *Creating knowledge – Innovation strategies for Designing Urban Landscapes* (2008).

Werner skriver om hur större omvandlingsprojekt sällan behandlar projektytan som en helhet. Werner menar dock att det är av stor vikt att förstå urbana landskap utifrån en *helhet* för att kunna skapa design-idéer som kan tackla de komplexa förhållanden som innefattas i urbana landskap. Det krävs därför en *intuitiv* förståelse av helheten för att denna skall kunna gynna just, helheten. Ironiskt nog är det, enligt Werner, omöjligt att förstå helheten, men att förstå landskap som helhet är av stor vikt. Werners beskrivning av helhet i koppling till landskap handlar om ett tillvägagångssätt som använder kapaciteten av intuition och försöker integrera komplexiteten av ett landskap i en kontext som är långt mycket djupare än ett individuellt projekt. I denna kontext är det viktigt att helhet inte misstas för *fullständighet*. Werner menar att det är omöjligt att genomföra en fullständig inventering, eller en fullständig planering som innefattar allt. Det handlar istället om att förstå verkligheter intuitivt, på ett artistiskt vis, baserat på mönster som inkluderar luddighet (Werner 2008, s. 297).

Tanken med att läsa landskap utifrån en helhet, men att inte blanda ihop *helhet* med *fullständighet* tror jag är en viktig del av att reda ut platsens relation till helheten. Med denna läsning ges en förståelse av att urbana landskap aldrig kan läsas eller planeras fullständigt, men att de fortfarande kan behandlas som en helhet som innefattar ett komplext samband mellan olika relationer, nätverk och över olika skalor. På så vis kan både Kahns och Burns teorier om plats, samt ANT användas för att läsa landskapet som en helhet men inte som en fullständighet. Denna tanke kan även vara till hjälp i att undersöka Nyhamnen genom att fokusera på en mindre del av området, men att samtidigt förstå platsen som en helhet.

## Transformation - från något till något annat

Transformation har nämnts i denna uppsats, både genom Diedrich i relation till översättning och i Tietjens förståelse av ANT. I följande avsnitt kommer teorin kring transformation att tas upp ytterligare för att mer djupgående redogöra för vad begreppet innebär och hur det kan användas i relation till postindustriella områden.

När det kommer till att integrera postindustriella plaster i staden är det användbart att se till teorin om begreppet *transformation*. Braae beskriver transformation som teorin om *förändring*, i detta fall postindustriella landskap. Själva utgångspunkten av begreppet är att förändra "något" till "något annat" med tanken att varken "före" eller "efter" är statiska förhållanden (Braae 2015, s.278). Ur denna synpunkt är all arkitektonisk produktion mer eller mindre länkad till förändring, då allt nytt som skapas, förändrar den kontext som det placeras i. Men för postindustriella landskap handlar det om förändring genom något som redan existerar och som därför samtidigt fungerar som både objekt och kontext. Transformation handlar i denna mening om förändring som kopplar samman "något" med "något annat" och "före" med "efter". Denna koppling kan vara materiell, immateriell eller av en processrelaterad natur (Braae 2015, s.278). I detta förhållande mellan dåtid, nutid och framtid kan vi ställa oss frågan om vad vi "haft" eller "har" och vad detta kan "bli"? Transformation i kontext av postindustriella landskap är inte bara restauration eller återanvändning, utan innefattar båda. Det utspelar sig både i tid och rum och innefattar både process och objekt (Braae 2015, s.280).

## Fyra paradigmen av transformation

Transformation av postindustriella områden kan således upplevas som komplexa och något som kräver djupa analyser för att fånga upp plats specifika värden och kvalitéer. Men i det stora hela handlar om att starta en omprogrammering av platserna för att hitta nya typer av användning som kan ta över från den tidigare industrin. För att ytterligare förtydliga hur landskapsarkitekter kan använda transformation för att omvandla postindustriella landskap delar Braae upp transformation i fyra olika typer av angreppssätt som hon kallar för *fyra paradigmen för transformation*. De fyra paradigmen för transformation är; *Kontrastverkande transformation(difference)*, *kontinuerlig transformation(continiuty)*, *kultiverande transformation(cultivation)* och *optimerande transformation(optimisation)*.

### Kontrastverkande transformation

Kontrastverkande transformation handlar om att skapa en kontrast i tiden genom att sätta dåtid och nutid i kontrast till varandra där nytt möter gammalt. Denna typ av transformation sker direkt i samtiden eftersom den tydligt distanserar sig från dåtiden (Braae 2015, s. 293). Samtidigt existerar både dåtid och nutid på samma plats, vilket gör att de relaterar till varandra och stärks av varandras olikhet. En svaghet uppstår om materialvalet av det nya tillägget åldras för snabbt eftersom det nya lagret då kan överta det gamla, och strategin kollapsar (Braae 2015, s. 294).

### Kontinuerlig transformation

I kontinuerlig transformation handlar istället strategin om att ta det förflutna med in i samtiden genom att skapa kopplingar igenom tiden. Det som skapas i nutiden sker genom ett förhållande till vad som skett på platsen tidigare, men skapar ett nytt användningsområde som passar samtiden. Kontinuerlig transformation söker kopplingar genom tid, upplevelser och uppfattning. Här är nya interventioner tillåtna, oavsett om det gestaltas genom form, material eller atmosfär så länge de kopplar till dåtiden (Braae 2015, s.293). Denna strategi är inte den samma som en vanlig restauration eftersom den handlar om att möjliggöra för tolkning och kommunikation av dåtiden i samtiden (Braae 2015).

### Kultiverande transformation

Kultiverande transformation skapar förändring och temporärt aktiverande genom öppna och pågående dialoger. Detta sker i strävan av att sammanföra det förflutna med en öppen och föränderlig nutid (Braae 2015, s.293). Dessa temporära aktiviteter sker i koppling till vad som finns på platsen, objekt, material eller processer. Denna strategi kan liknas vid föränderlig transformation men sker i fokus av ett öppet resultat med dynamik som fokus. Här är "tid" det viktigaste byggnadsmaterialet och "här och nu" är lika viktigt som utvecklingen över tid. Kultiverande transformation skapar kreativ användning genom förändring i både process och material. En viktig del av strategin är att pröva sig fram, det vill säga genom att testa och utvärdera olika interventioner. Uppföljning sker i nära kontakt med, och i observation av interventionerna och leder således till nya (Braae 2015, s. 301).

## Optimerande transformation

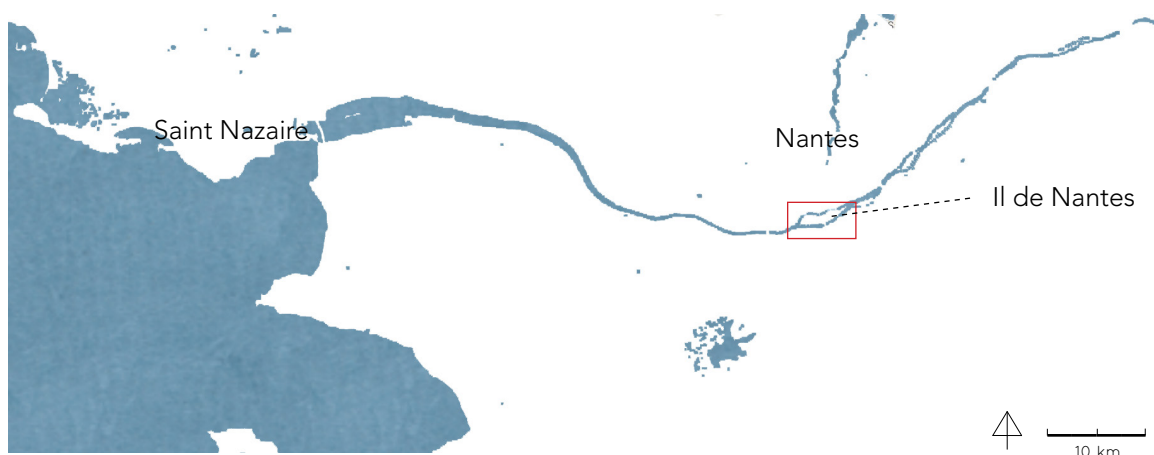
Optimerande transformation är inte kopplat till tid på samma vis som föregående strategier utan existerar utanför tid och utveckling. Detta är baserat på att det finns ett antal *konstanter*, som naturliga processer eller idéer om det urbana landskapet som är konstanta i tiden. När det kommer till restauration, kan det handla om att något ska transformeras inte till ”vad det har varit” utan ”hur det skulle ha varit”. Braae använder här ett exempel på ett flodsystem i Tyskland som förorenats under en industriell period. Idag har flodsystemet restaurerats till sitt naturliga stadium, något som tillexempel en biolog skulle anse är det naturliga idealet. På så vis kan optimerande transformation vara en strategi som optimerar situationen för ett område (Braae 2015, s. 304).

Ingen av dessa fyra olika strategier för transformation sker i isolation inom ett projekt, utan existerar i samspel och i relation till varandra för att skapa en helhet. Det skall även tilläggas att dessa strategier är retoriska konstruktioner och existerar inte som rena och kompromisslösa i verkligheten (Braae 2015, s.307). Det är snarare ett ramverk för att tydliggöra olika metoder i det komplexa arbetet med att integrera och skapa nya användningsområden för postindustriella platser i staden.





## Il de Nantes – förebild för ett annorlunda arbetssätt



Figur 2. Karta över Il de Nantes lokalisering

För att exemplifiera hur transformation av ett postindustriellt hamnområde genom att arbeta platsspecifikt och med en öppen arbetsprocess kan se ut, kommer i följande avsnitt ett referensprojekt att presenteras. Projektet kommer även att läsas genom de teorier som presenterats under litteraturstudien för att identifiera om några av teorierna är synliga i projektet.

I södra Frankrike, cirka 6 mil från Atlantkusten och ut med floden Loire, ligger staden Nantes. Staden breder ut sig på båda sidor av floden och sammanflätas av en 337 hektar stor ö, Il de Nantes, som tidigare använts för hamnverksamhet och skeppsindustri. Historiskt är Il de Nantes en sammansättning av olika mindre öar som bildats i floden, men som sammanfogats till en enhetlig ö av utfyllnadsmark under 18–1900-talet (Diedrich 2015, s. 166). Hamn och skeppsindustrin på Il de Nantes avtog och stängdes under slutet av 80-talet i samband med en omplacering av hamnverksamheten till Saint Nazaire, en stad närmare kusten. I samband med omlokaliseringen startade de två städerna att arbeta tillsammans för att skapa ett nätverk av urbana centrum längs med floden, ibland dessa var projektet att transformera Il de Nantes till en central och integrerad stadsdel i Nantes (Braae 2013, s. 76). Arbetet med att ta fram en plan för hur ön skulle transformeras startades i mitten av 90-talet. Under tiden från att varvet stänges hade många av industriverksamheterna på ön börjat förfalla, monterats ned eller övertagits av mer spontana användningar så som konstnärsateljéer eller lagerutrymmen. Samtidigt hade en del av Il de Nantes fortfarande kommersiella verksamhets- och bostadsområden, vilka växt fram under tiden som industrin var verksam. I början på 2000-talet utlystes en tävling om förslag på hur området skulle omvandlas, som vanns av ett team arkitekter som var kopplat till den franske arkitekten, landskapsarkitekten och planeraren Alexandre Chemetoff (Diedrich & Dahl 2016, s. 75-76). Under en 10-års period, från 2000–2010, samarbetade Chemetoff i nära relation med en skräddarsydd statlig markexploatör för projektet, SAMOA, och uppförde ett kontor i området som de arbetade utifrån. Med sitt 10-år långa kontrakt började Chemetoff och hans team att omvandla Il de Nantes efter en något annorlunda planeringsstrategi än vad som vanligen används vid stadsomvandling. Metoden som användes kom att kallas för *Plan-guide* och är ett *designverktyg* som kan beskrivas utifrån två delar, dels en grundlig inventering av platsen, som därefter följs upp i en omvandlingsplan. Omvandlingsplanen i denna mening bygger på inventeringar av området som gjordes kontinuerligt var tredje månad, och där förändringarna som gjorts under denna perioden skrevs in i en *plan-guide karta*. Vidare interventioner på platsen gjordes utefter den senaste inventeringen och utvecklingen i området, och skrevs in i omvandlingsplanen. Genom att ständigt vara på plats och göra grundliga analyser blev inventeringen också ett sätt att skapa idéer för nya designelement (Diedrich 2015, s. 170).

**"It is pragmatic, experimental,  
and as lively as the city itself, it makes it possible to depict  
relationships  
between a site's real life and its transformation: in  
its concreteness, at best, the plan is not a regulatory document  
or a drawing on paper, but it is 'the site itself' "**

– Chemetoff om plan-guide (Diedrich & Dahl 2016, s. 76)

På så vis bygger plan-guide metoden på ett grundligt platsundersökande, men som också innefattar historisk utveckling och skapar transformationer utifrån förutsättningar, utvärdering, diskussioner, utbyten och upplevelser. I kort kan processen beskrivas av Chemetoff själv som en "*evolutionary plan*" (Diedrich & Dahl 2016, s. 76).

Till skillnad från visionsbilder som vanligtvis presenteras i samband med stadsomvandling, formulerade Chemetoff istället ett antal riktlinjer, eller spelregler som skulle följas under projektets gång. "Respektera så mycket som möjligt av vad som finns i området idag, ingrip i det publika rummet där det finns möjligheter att sammanföra och skapa kopplingar mellan angränsande platser och element, vilka i sig själv inte behöver förändras, samt att öppna upp avstängda industriområden mot floden vart detta är möjligt". Dessa riktlinjer skapade en vision för projektet utan att skapa förutfattade meningar om området genom bilder samtidigt som det gav utrymme för att skapa en kreativ arbetsprocess utav vad som kunde hittas på plats (Diedrich 2015, s. 170).

Den grundliga inventeringen av material och andra platsspecifika värden som utfördes har idag skapat ett mönster av gammalt och nytt på platsen som relaterar till varandra. Sparsamt har nya element införts, men endast för att skapa nya publika rum, sittplatser, gångbanor eller liknande kopplingar och aktiveringar av platser. För att sortera ut vilka material som skulle bevaras eller förnyas märkte Chemetoff och hans team med blått respektive rött på plan-guide kartan vid de olika inventeringarna. De arbetade ut efter "*economy of means*" vilket betyder att man tar vara på vad som finns och ser det som ett värde. På så vis behandlades befintliga material på Il de Nantes som en stor resurs i transformationen av området (Diedrich & Dahl 2016, s. 79). Bevarandet av material var också en strategi för att inte höja markpriserna för mycket, istället skapades en balans mellan kostnad och effekt (Chemetoff 2009, s. 371). Chemetoff menar samtidigt att man kan skapa större kontraster och mångfald genom att göra mindre, inte helt olik det modernistiska tankesättet "*less is more*" (Braae 2011, s. 77). På en fråga som ställdes till Chemetoff vid ett återbesök av projektet om hur vida han ställer sig till återanvändning och vilka kvalitéer det medför svarade han; "Man kan lätt tänka sig att riva en existerande trappa och ersätta den med en ny, men genom att bevara eller förstärka befintliga element skapas en viss kvalité till objekten. Detta eftersom att det introducerar ett förhållande till tid, en konfrontation mellan konstruktion och utveckling. Genom att bevara något, och integrera det i sin design, skapar man en koppling mellan två punkter i tiden, snarare än en ny design". (Chemetoff 2009, s. 371). Denna inställning påminner om hur Braae beskriver postindustriella platser i relation till avfall, om hur restprodukter i urban utveckling snarare bör ses som en resurs än något negativt. Återanvändning av material behöver alltså inte endast ske som en resurseffektivisering, utan som i detta exempel, som något som adderar en kvalité till designen som en koppling i tiden.

Som inledningsvis beskrevs så är bevarandet av olika historiska artefakter ingen ovanlighet i transformationen av postindustriella områden. Vad som utmärker projektet Il de Nantes är att de olika materialen så som kranar, industribyggnader, lager etc. testades och gavs nytt liv under transformationens gång. På så vis är inte materialen och kvalitéerna på ön frusna artefakter i tiden, endast där som påminnelse om historien. Inventeringen, kartläggningen och testandet av material, mänskliga aktiviteter, naturliga processer och minnen över tid, gav designerna utrymme att aktivera de historiska värdena och ge dem nya, platsspecifika användningar för framtiden (Diedrich & Dahl 2016, s. 79).

Vad som gör Il de Nantes till ett så intressant transformationsprojekt är alltså inte bara hur man jobbat med att bevara materialiteten och värden på platsen. Det handlar om hur ön har aktiverats och givits nya användningsområden. Publika platser och länkar var hela tiden en drivande faktor i projektet och var en utgångspunkt i transformationen. ”The Park” är ett exempel, vilket är ett promenadstråk som sträcker sig runt hela ön. Andra drivande faktorer i projektet är konstnärskollektivet *Machines de l’Île workshop* (The Machine workshop) som identifierades vid en inventering under projektets gång. Konstnärerna hade en workshop på ön men visade sig behöva ett större utrymme för sitt senaste projekt, *The Elephant*, en gigantisk mekanisk elefant som vandrar runt och kan beträdas av besökare (Diedrich & Dahl 2016, s. 78). Detta ledde till förhandlingar mellan markexploatören SAMOA och konstnärskollektivet, vilka gavs tillträde till några gamla hangarer på ön, *Nefs of the Chantiers*. Hangarerna renoverades och byggdes om för att passa det nya ändamålet och huserar idag verkstäder för konstnärskollektivet samt ett museum för gatukonst. Platsen och dess materialitet kom att passa The Machine Workshop perfekt, något som identifierades genom platsbesök och diskussioner med verksamma aktörer på plats. I framtiden kan kollektivet tänkas att flytta ut och platsen kan användas i något annat ändamål. Men fram tills dess har verksamheten skapat en attraktion och elefanten har blivit en symbol för Il de Nantes och transformationen av ön (Diedrich 2015, s. 183). Il de Nantes har även satts i rörelse genom kreativa industrier så som ett konstmuseum, en urban trädgård och pop-up ateljéer för nystartade workshops i en av de gamla hangarerna. Man kan på så vis säga att områdets historiska mening av produktion aldrig lämnat, utan istället transformerats till något som bättre samspelar med samtiden (Diedrich & Dahl 2016, s. 80). Idag anses Il de Nantes vara en integrerad och central stadsdel, som ständigt lockar nya boende, företag och turister (Diedrich 2015, s. 166).





Figur 3. Quai des Antilles, gångpromenad som öppnar sig mot floden Bildkälla: Lisa Diedrich 2016



Figur 4. Kajkanterna längs Loire floden tillgängligörs genom fysiska tillägg. Bildkälla: Lisa Diedrich 2016



Figur 5. Markmaterial, gamla strukturer har bevarats Bildkälla: Lisa Diedrich 2016



Figur 6. Elefanten beträds av besökare i Il de Nantes Bildkälla: Lisa Diedrich 2016



Figur 7. Les Machines verkstad i den gamla Nef hangaren Bildkälla: Lisa Diedrich 2016

## Tankar om projektet

Plan-guide metoden som använts i projektet är bevisligen ett verktyg som identifierar platsspecifika värden i både materialitet, immaterialitet och processer samt transformerar dem till nya användningsområden. Att behandla alla värden lika, oberoende dess estetiska utformning eller betydelse, kan liknas vid Ellen Braaes kodex för transformation; ”Detourage.” Genom att arbeta med platsen som en helhet och att inte på förhand utvärdera potentialen i materialiteter innan de testats är framstående i Plan-guide. Att arbeta utan ett tydligt slutscenario, och istället pröva platsen genom interventioner och kontinuerliga inventeringar skapar en situerad kunskap av området och materialens betydelser, vad de är idag, och hur de kan tänkas användas i framtiden.

”Kontinuerlig transformation”, en av Braaes fyra paradigmer, går även tydligt att se i projektet när det gäller att skapa kopplingar genom tiden. Genom att bevara befintliga material ge dem nya användningsområden skapas samband genom tiden. Braae beskriver att kopplingarna kan gestaltas genom form, material eller atmosfärer, så länge de kopplar till dåtiden. Alla dessa former kan läsas i Il de Nantes projektet, men gestaltas inte som restorationer av historiska objekt, utan snarare genom nya användningsområden som är öppna för tolkning. Chemetoff belyser själv vikten av att skapa uppmärksamhet men samtidigt hjälpa material och processer att röra sig framåt för att inte fastna i ett historiskt stigma där materialen ses som artefakter i ett urbant museum (Chemetoff 2009, s. 75).

Il de Nantes projektet skyltar inte med någon hållbarhetsflagga, även om man jobbat med att restaurera och återanvända så mycket av de befintliga materialen som möjligt. Det finns såklart en ekonomisk faktor i det arbetssättet, men här handlade det snarare om vad området kan göra och användas till i framtiden, genom att utgå från vad det en gång varit. Befintlig materialitet blir på så vis en koppling genom historien, samtidigt som det skapar ett dynamiskt ramverk för förändring.

De oregelbundenheter, kontraster och slumpmässiga förhållanden mellan gammalt och nytt, ger området en dynamik och atmosfär som både anspelar på historia men samtidigt är en del av framtiden. Arbetetsmetoden kan emellertid ses som hållbar, eftersom den tar vara på vad som finns, inte bara material, utan även processer och praktiker. Genom noggranna inventeringar hittades rumsligheter som kunde användas av redan aktiva verksamheter på ön. Vilket i sin tur skapade aktiviteter i området som bidrog till en aktivering. Transformationen av Il de Nantes, som Chemetoff själv beskriver det, är rotad i mark, ekonomi och tid, och det är transformationen i sig själv som aktiverar området.

Även om actor-network theory inte uttalat använts som metod eller tankesätt i projektet finns det tydliga kopplingar till teorin både i platsanalys och i transformationen i sig själv. Kartläggningen av material, praktiker, historia, naturliga processer etc. kan liknas vid skapandet av ett nätverk. Hela processen från att formulera ett designuppdrag till att kartlägga, testa och förhandla olika former av interaktion och slutligen testa dess potential i ett nätverk kan läsas i plan guide. Identifieringen av The Machines verkstaden till exempel, visar tydligt på hur en aktör identifierats och placeras in i ett nytt nätverk (Nefs the Chaintiers) och aktiveras i ett samband mellan olika aktörer, materiella och immateriella. Samtidigt går det att urskilja en tankegång gällande värden i projektet där de respekteras likvärdigt oberoende om de är mänskliga eller icke-mänskliga. De behandlas utifrån vad de kan göra för platsen, deras ”agency” och hur de kan transformeras för att ges nya potential.



I ett kritiskt förhållningssätt till bör det lyftas fram att Il de Nantes projektet till synes har givits förhållandevis fria tyglar i utformande och planprogram i förhållande till en mer traditionell utvecklingsstrategi baserat på en masterplan. Även om Il de Nantes framstår som ett mycket framgångsrikt exempel på en mer dynamisk transformation, bör en hålla i åtanke att denna process kan vara bristfällig i utredning av exempelvis hållbarhetsmål. Det vill säga att ha en tydlig strategisk plan för hur hållbarhetsmål skall realiseras genom projektet. Att utgå från en öppen transformationsplan som förändras över tid, kan alltså ha både för och nackdelar.

Vidare är Plan guide metoden unik och plats-specifik för transformationen av Il de Nantes, men ger ett praktiskt exempel att inspireras och lära ifrån. Genom att analysera projektet genom de teorier som tagits upp i teoridelen till denna uppsats blir Il de Nantes och plan guide en förebild av hur en arbetsprocess skulle kunna se ut som grundar sig i dessa teorier. Att arbeta med en öppen plan snarare än med ett fixerat änd-scenario och undersöka material, processer och praktiker i ett testande av platsen är därför tankar som jag tar med mig till analysen av Nyhamnen i Malmö. I följande kapitel kommer jag att fokusera på Nyhamnen som står inför en kommande omvandling.



Figur 8. Odefinierad yta, Il de Nantes Bildkälla: Lisa Diedrich 2016





## **Del 3.**

### En kreativ landskapsanalys av Nyhamnen

Följande avsnitt kommer att behandla Nyhamnen genom en kreativ landskapsanalys där metoder och teorier som presenterats i teoridelen kommer att prövas. Som introduktion presenteras Nyhamnens historia, geografiska läge och framtida planer utifrån plandokument som finns för Nyhamnen för att skapa en övergripande bild av områdets förutsättningar ur kommunens synvinkel.

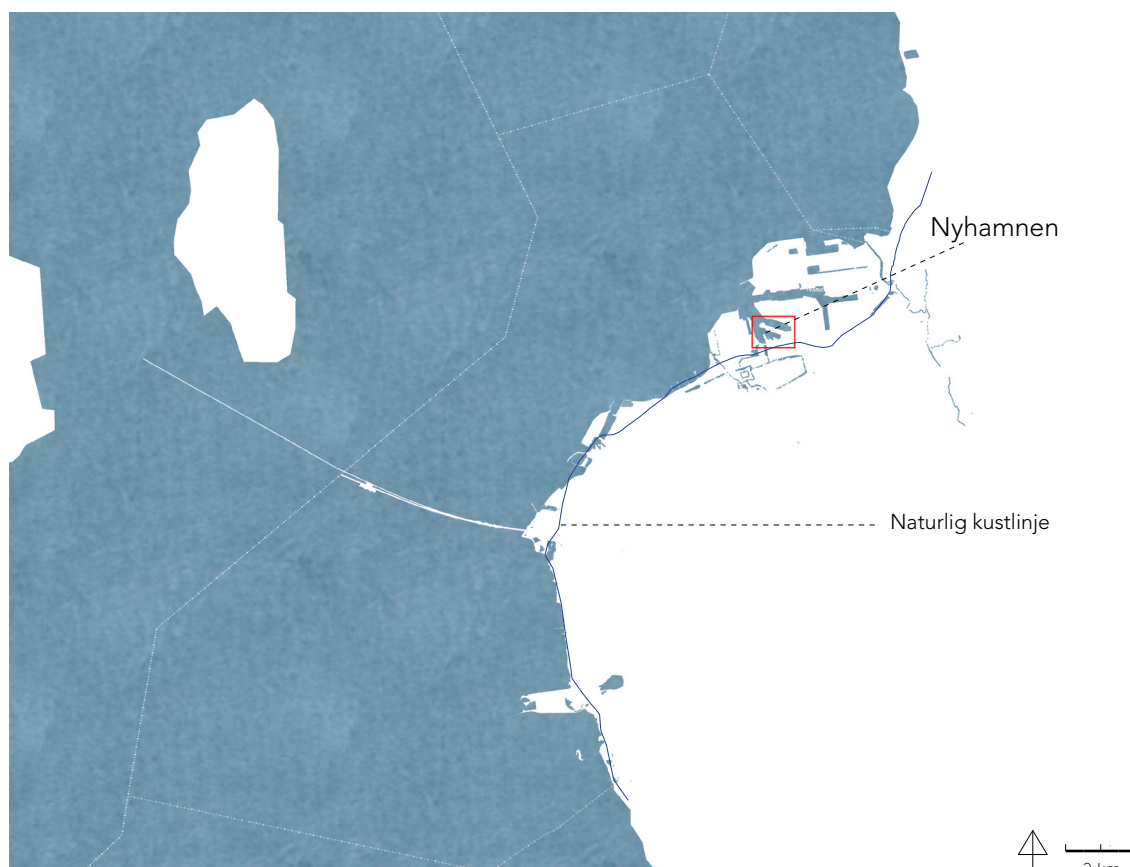
## Nyhamnen



Figur 9. Karta över Nyhamnens lokalisering i relation till Skåne och Nordvästra Danmark

Nyhamnen är ett industriellt hamnområde beläget i centrala Malmö. Området har en lång historia som speglar Malmös identitet som industristad men står idag inför en stundande omvandling till blandstad (Malmö stad 2015, s.3). Den geografiska avgränsningen för Nyhamnen sträcker sig från spårområdet i öst till slutet av Mellersta hamnen i väst, från Ångbåtsbron i söder till Västkustsvägen i norr (se figur 11 nästa uppslag). Området är det första steget i en vidare utveckling av även Mellersta Hamnen längre fram i tiden (efter 2050) (Malmö stad 2015, s.3).

Historiskt sett är Nyhamnen utfyllnadsmark från ett ständigt växande hamnområde. Malmö, som ligger längs en långgrund kust har ingen naturlig hamn och den som finns har därför succesivt byggts ut från 1700 talet och framåt (Malmö stad 2015, s. 61). Fokus för industriverksamheten i Nyhamnen har huvudsakligen varit livsmedel, med historiska verksamheter som Smörkontrollen och Slakthuset och idag Svenska Lantmännens spannmålshantering. Områdets historiska användning för livsmedel bidrar till att stora delar av området ligger i en måttlig risk för markföroreningar (Malmö stad, MKB 2015, s. 8) Områdets långa historia av industri och utbyggnad gör dock att detta antagande är relativt löst och det råder fortfarande oklarheter kring vad som kan finnas i marken (Malmö 2018 b, s.11). Förutom livsmedelsindustri, har Nyhamnen varit en utgångspunkt för passagerartrafik, inte minst under perioden för emigration till Amerika under slutet på 1800-talet till 1940 talet. Även färjeförbindelser till Tyskland och Köpenhamn har haft sin utgångspunkt i Nyhamnen. Bland annat gick så kallade flygbåtar mellan Malmö och Köpenhamn från Ångfärjestationen i Nyhamnen, något som dock upphörde i början på 20-talet i samband med byggnationen av Öresundsbron (Malmö stad 2015, s.62).



Figur 10. Karta över Nyhamnens lokalisering i Malmö Hamn med naturlig kustlinje, allt utanför är utfyllnadsmark

Nyhamnsbassängen skapades i samband med att Hullkajen anlades i början på 1900-talet (se figur 11 nästa uppslag). Bassängen sträckte sig då ända fram till Jörgenkocksgatan, men fylldes delvis igen till sitt nuvarande tillstånd i början på 90-talet för att göra plats för bilupställning. Efter detta har Malmö hamn blivit en betydande omlastningshamn för bilar och stora delar av hamnområdet används idag för detta ändamål. Ur ett kulturhistoriskt perspektiv innehåller Nyhamnen ett stort antal arkitektoniska uttryck, något som enligt planprogrammet ses som en stor resurs i omvandlingen av området. I processen skall kulturhistoriska byggnader och värden hanteras med varsamhet, stärkas och lyftas fram. Detta är något som anses bidra till en unik karaktär i det framtida förtätade hamnområdet (Malmö Stad 2015, s. 62).

### Aktuella planprogram för Nyhamnen

Planer för att omvandla Nyhamnen från industriområde till blandad stadsbebyggelse har pågått sedan 2014 när en översiktsplan för området påbörjades. Ett planförslag för Nyhamnen har varit på samråd under 2016 och kommer att ställas ut under våren 2018, därefter förväntas den att bli antagen av kommunfullmäktige under 2018-2019 (Malmö stad, 2018 a, s.2). I den fördjupade översiktsplanen för Nyhamnen presenteras olika riktlinjer för att göra Nyhamnen till "en plats" under omvandlingen. Det står bland annat om hur Nyhamnen kan bli en betydelsefull mötesplats långt innan de första invånarna flyttar in genom *mellananvändning*. Detta skall bland annat ske genom att uppmuntra till temporär användning av mark och lokaler, engagera fastighetsägare för temporära aktiviteter samt ge plats för aktörer med mindre resurser att verka i området. Andra strategier är att utforma en innovativ utvecklingsarena som främjar att arbeta i nätverk snarare än hierarkier, jobba flexibelt samt att skapa en tillåtande atmosfär som är öppen för tester.

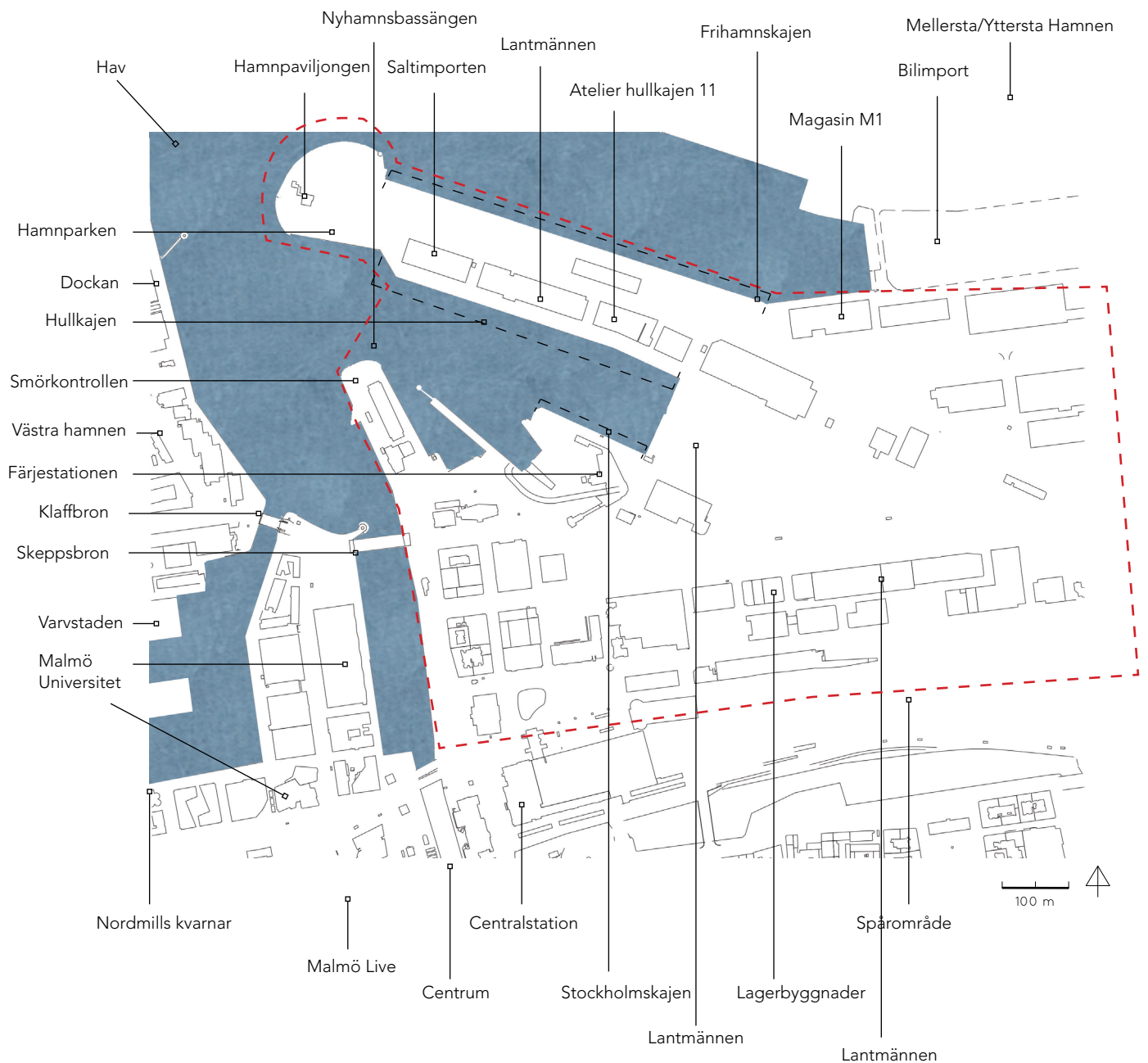
I dokumentet nämns också vikten av att bidra med värden för många i utvecklingen, vilket innebär att varje investering, såväl privat som offentlig skall utföra flera olika funktioner för att skapa fler värden. Detta kan exempelvis ske genom en ömsesidig förståelse mellan aktörernas incitament, ekonomiska villkor och nyttor (Malmö stad 2018 a, s. 9). Utvecklingen av Nyhamnen är uppdelad i olika etapper som bygger på att successivt arbeta från stationsområdet i öst och västerut i hamnen. Tidsplanen är också baserat på Copenhagen Malmö Port (CMP) som har kontrakt för nyttjanderätt av stora delar av området. År 2020 planeras Malmö stad att få tillgång till den första marken medans andra delar kan tillträdas först 2035 (Malmö Stad 2015 a, s. 53).

## Klimatanpassning av ett utsatt landskap

Arbetet med att klimatanpassa Nyhamnen för framtida effekter av ett föränderligt klimat, särskilt mot höga havsvattenstånd kommer att bli en utmanande och väsentlig del av omvandlingen. Då Skåne och Malmö ligger relativt lågt i relation till havet spås kustnära områden att vara särskilt utsatta i framtiden. Större delen av Malmö hamn, inkluderat Nyhamnen, ligger idag under den 3 meters kurva över havets medelvattenstånd som bebyggelse inte får planeras under (Malmö stad 2018 a, s. 43). Detta innebär att omfattande ingrepp krävs i omvandlingen av området för att säkerställa ny bebyggelse samt skydda den befintliga. Strategier för detta innefattar bland annat markhöjning, skyddsanordningar längs befintliga kajkanter på +3m och på sikt en yttre barriär längre ut i hamnen som kan skydda mot extrem havsnivåhöjning (Malmö stad 2018 a, s. 42).

## Nyhamnens framtida landskap

I den fördjupade översiktsplanen beskrivs flertalet gånger hur Nyhamnens geografiska läge blir en strategisk och central länk mellan Malmö och omvärlden. Bland annat genom planerna för ett höghastighetståg mellan Malmö, Göteborg och Stockholm samt en Öresundsmetro. Detta gör att Nyhamnen skall bli en plats där funktioner placeras som både har regional och nationell betydelse (Malmö stad 2018 a, s. 4). Identitet beskrivs också som en viktig byggsten i omvandlingen av Nyhamnen, dess historia som plats för migration och livsmedelsindustri skall leva vidare men kompletteras av nya inslag. Olika riktlinjer för utformningen är bland annat; vatten och grönska, migration och mångfald, kultur och mötesplats samt mat och dryck. Nyhamnens vattennära lokalisering är också något som kommer styra omvandlingen och det planeras ett tillägg av två nya öar som kopplar samman området, en i anslutning till Hamnparken och en mellan Dockplatsen i västra hamnen och Smörkontrollen. Öarna skall innefatta blandstadsbebyggelse och vara bilfria i marknivå (Malmö stad 2018 a, s.12). Andra funktioner och tillägg kring hamnbassängerna är nya kanaler mellan befintlig kaj och utfyllnadsmark, kustskydd mot höga havsnivåer, grönstruktur och parkmiljöer samt aktiviteter på vattnet. Alla dessa nya funktioner kommer självklart att påverka Nyhamnens befintliga landskapsstruktur väsentligt i transformationen av detta postindustriella landskap.



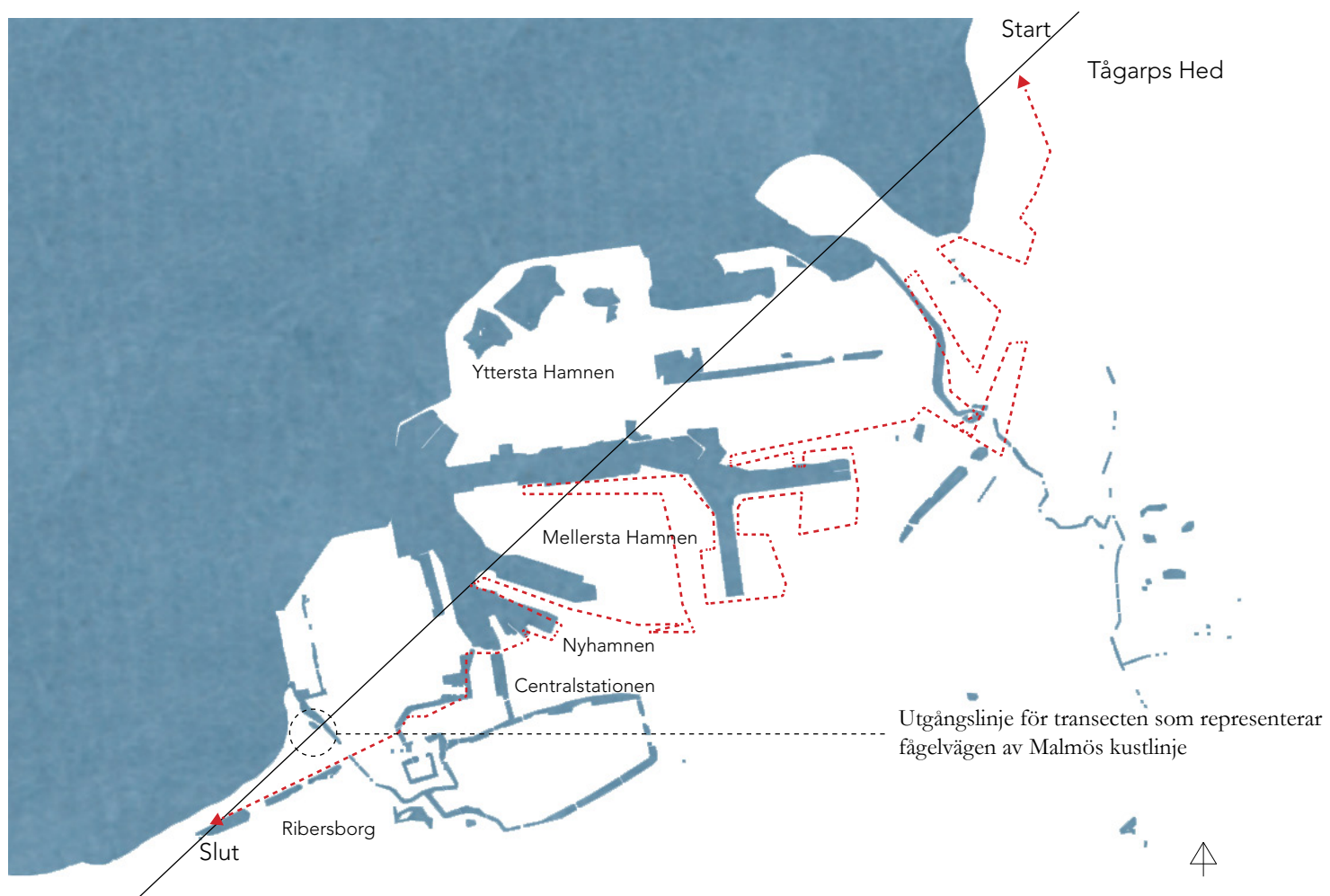
Geografisk avgränsning av platsen efter Översiktsplanen

Figur 11. Orienteringskarta över Nyhamnen

# En kreativ landskapsanalys av Nyhamnen

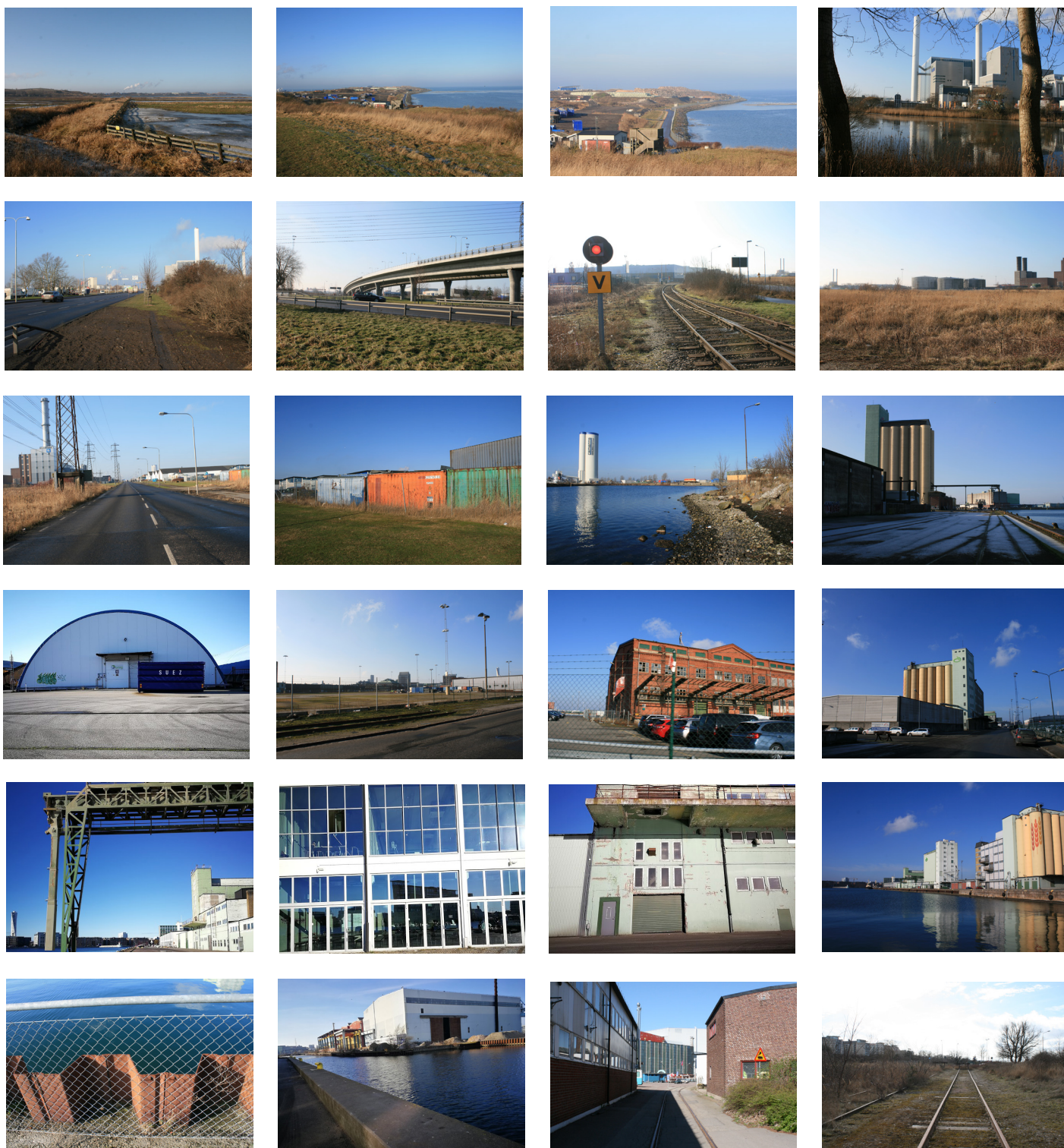
## 1. Nominering

Det första steget i en kreativ landskapsanalys handlar om att identifiera en designuppgift samt att identifiera aktörer som kopplar samman till denna. För att identifiera platsspecifika potentialer och utmaningar i Nyhamnen startades analysen med en traveling transect över Malmös kustlinje från Tågarps hed i norr, genom hamnen, till Ribersborg i söder. Som bakliggande tanke till transecten fanns Burns och Kahns begrepp *plats*, alltså hur Nyhamnen relaterar till de tre delarna "area of control", "influence" och "effect" (Se sidan 24). Detta för att skapa förståelse för hur Nyhamnen är situerad i landskapet och kopplar samman med intilliggande områden. Diedrichs analytiska ramverk för att identifiera platsspecifika värden (materiella, immateriella och processuella) var också en utgångspunkt i transecten. Utöver dessa faktorer hölls några *parametrar* i åtanke; tillgänglighet och koppling till kustlinjen, både visuell och fysisk samt samband mellan industriell funktion och blandstad. Verktyg som användes under transecten var kamera, skissblock och pennor, måttband, karta (den som visas här nedanför) samt cykel som färdmedel. Materialet som samlades in under vandringen har i efterhand bearbetats och kompletterats med läsning av plandokument, artiklar och historiska dokument för att sammanföra platsspecifika iakttagelser med historia, planer och visioner för Nyhamnen. Detta för att jämföra plandokument med egna uppfattningar om Nyhamnen.



Figur 12. Orienteringskarta för transecten genom Malmös hamn från Tågarps hed till Ribersborg





Figur 13. Bilderna representerar intryck ifrån transecten från startpunkten vid Tågarps hed i Norr till slutpunkten vid Ribersborg i Söder.

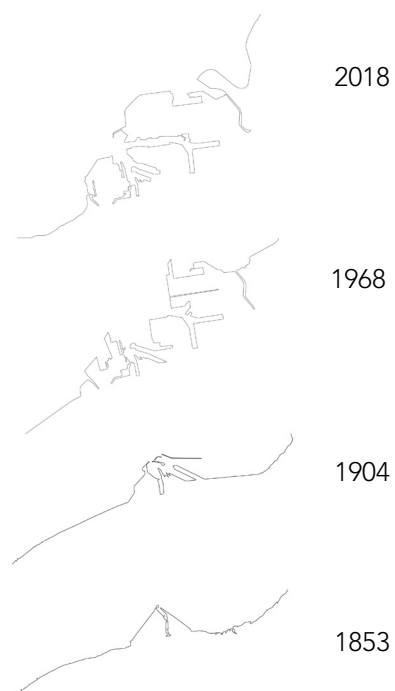
## Nyhamnens kontext utifrån traveling transect och platsen som relaterande konstruktion

Nyhamnens "area of control" har tydliga geografiska avgränsningar i plandokument över området. Väl på plats under transecten visade sig dock dessa gränser vara svårare att tyda, speciellt i områdets Östra del som möter centralstationen och den nordvästra som möter Västkustvägen. Eftersom att Nyhamnen till större delen är öppet för allmänheten finns inga fysiska gränser med avskiljande staket direkt i koppling till områdets geografiska gräns, även om många ytor är privata och avspärrade inom området (Malmö stad 2018, s. 2). Tydliga fysiska gränser är dock kajkanterna där området möter vattnet, samt där området möter Mellersta Hamnen och Copenhagen Malmö Ports bilimport. Vattnet i sig behöver dock inte läsas som en gräns, utan snarare en viktig del av Nyhamnens landskap, både hur det upplevs och hur området idag används. En stor kontrast som identifierades under transecten var också hur Nyhamnens kajkanter är långt mycket mer tillgängliga i jämförelse med Mellersta och Yttersta Hamnen där det var ytterst få platser där man kunde möta vattnet, både fysiskt och visuellt.

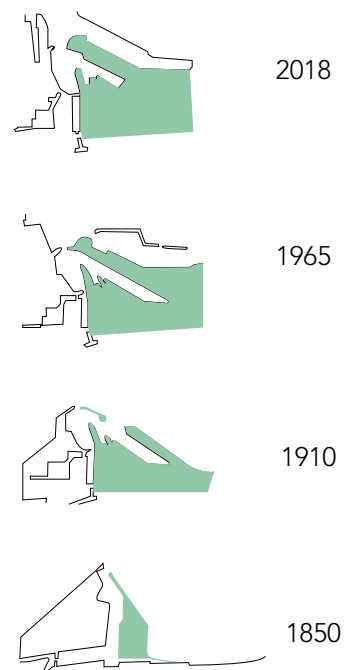
Vattnet i Nyhamnen påverkar även områdets "area of influence" avsevärt, eftersom att större delen av området är i direkt koppling till hamnbassängen. I läsningen av plandokument för området blir det även tydligt hur utsatt området är för kommande havsnivåhöjningar, men att vattnet samtidigt ses som en betydelsefull resurs i omvandlingen av området (Malmö stad 2018, s. 42–43). I denna mening är vattnet en stark och viktig aktör i Nyhamnen, både i relation till hur området upplevs idag, men också i framtida sammanhang. Kanske finns det en vikt i att tänka på Nyhamnens relation till vatten som en viktig strategisk länk i transformationen av området, hur olika aktörer i området relaterar till vattnet idag och hur detta kan förändras i framtiden. Andra faktorer som relaterar till Nyhamnens "area of influence" som går att urskilja är vind. Eftersom att Nyhamnen sträcker sig långt ut i Malmö hamn påverkas området av den vind som ofta blåser från Öresund i Väst. Med sina öppna ytor och stundtals höga byggnader bildas mycket blåsiga platser i området, exempelvis hamnparken längst ut på Hullkajen eller i mellanrummen mellan byggnaderna. Men byggnadsvolymer skapar också lä som uppskattas av dem som väljer att vandra längs med Hullkajens östra sida. Byggnaderna som aktörer skapar således rum av olika kvalitéer.

Under transecten blev det tydligt hur Nyhamnens relation till Mellersta och Yttersta Hamnen var förvånansvärt kontrastfull. Redan vid Mellersta Hamnen upplevdes en närhet till staden, väl i Nyhamnen blev det tydligt hur området ligger just i brytningsgränsen mellan industrihamnen och Malmös centralaste stadsdelar. Utifrån geologiska och historiska förändring har Nyhamnen förflyttats från att för en gång i tiden varit en del av Malmös periferi till att förflyttas allt närmare centrum efterhand som staden och hamnen har växt (Malmö stad 2015, s. 61). Vad detta innebär för Nyhamnen är att dess läge blivit allt mer attraktivt för att omvandlas till blandstad, vilket resulterar i planer från Malmö stad att göra denna transformation. Det innebär också att verksamheter som kanske inte längre "passar in" i en blandstad får lämna området. Detta mellantillstånd blir extra tydligt i kontrast till Mellersta eller Yttersta Hamnen, där verksamheter och aktivitet huvudsakligen kretsar kring industri samt är avskilda för allmänheten. Nyhamnens karaktär är istället mer öppen vilket bland annat visar sig genom tillgänglighet, hur fler människor är i rörelse och att aktörer som annars associeras med mer centrala delar av staden är verksamma. Exempelvis syns fiskare, restaurangbesökare, turister och folk som promenerar, särskilt i anslutning till Hullkajen som verkar vara en viktig destination i Nyhamnen.





Figur 14. Diagram över hur Malmös kustlinje förändrats över tid



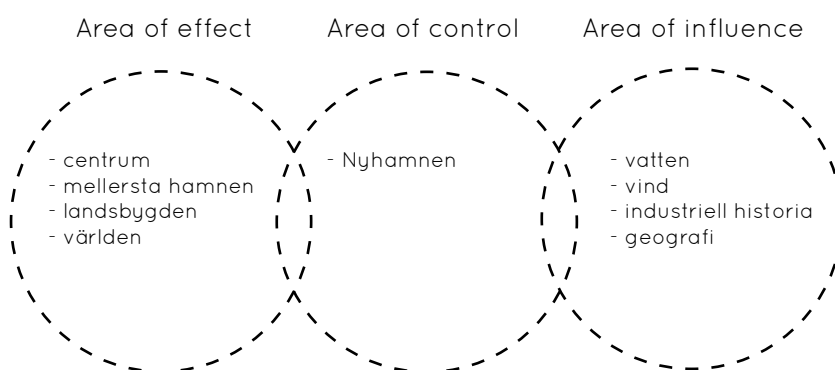
Figur 15. Diagram över Nyhamnens geografiska utveckling över tid



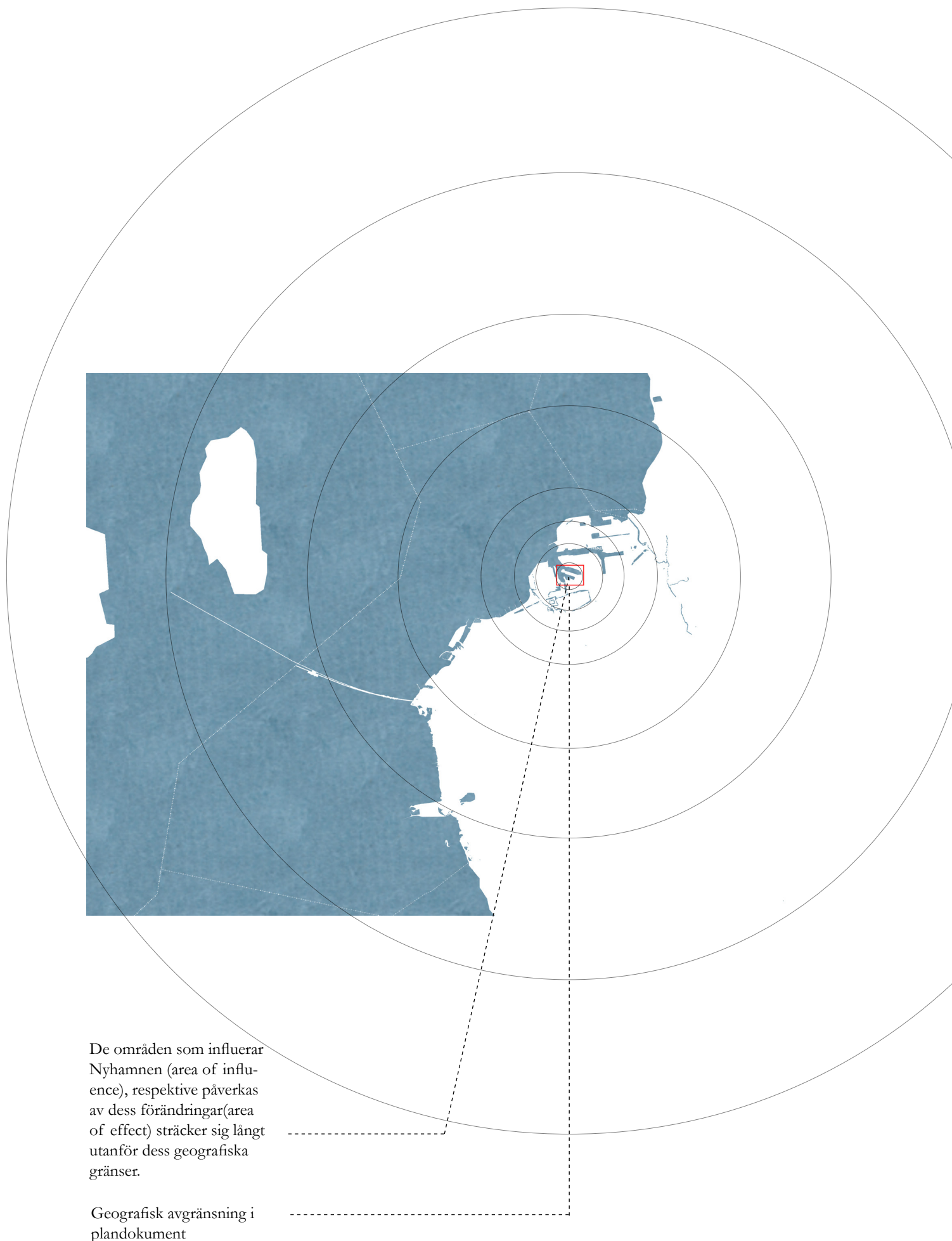
Figur 16. Hamnparken och Hullkajen omringat av vatten

Nyhamnens "area of influence" påverkas också av den industriella historien som karakteriserar området idag. Som nämnt i introduktionen av Nyhamnen har fokus för industriverksamheten i området huvudsakligen varit livsmedel. Detta visar sig som tydligast genom Lantmännens Siloanläggning längs med Hullkajen. Andra verksamheter som var betydelsefulla för Nyhamnens historia är den färjetrafik som utgick från området, vilkas byggnader fortfarande finns kvar i form av en färjestation med tillhörande bilramper (Malmö stad 2015, s.62). Nyhamnens industriella arv är något som spelar in på hur området upplevs idag och är ett viktigt värde att fånga upp i transformationen av området för att skapa kopplingar till historien.

Nyhamnens "area of effect" innefattar kopplingar till både närliggande områden så som centrum och hamnen, men också närområde så som åkrarna runt om i Skåne. Hur Nyhamnen används idag påverkar staden och hamnområdet, och med sin industriella historia dess geografiska utformning. Eftersom att Lantmännen är verksamma i området skapar Nyhamnen en stark koppling till landsbygden, då spannmål transporteras från olika platser i Skåne till fabriken på Hullkajen. Men Nyhamnen kopplas också till mer avlägsna platser eftersom att både spannmål från Lantmännen och bilar skeppas ut från området. Detta kopplar samman Nyhamnen i ett imponerande nätverk som sträcker sig mellan allt från intilliggande områden till avlägsna platser på jorden. Då Lantmännen inte skall finnas kvar som en aktör i Nyhamnen efter 2035 kommer detta nätverk och hur området relaterar till landsbygden att förändras eller försvinna, bortsatt från minnen och historia (Malmö Stad 2018, s.52). Hur Nyhamnens "area of effect" kommer att förändras i omvandlingen är ännu oklar, men i den fördjupade översiktsplanen beskrivs flertalet gånger hur Nyhamnens geografiska läge skall bli en strategisk och central länk mellan Malmö och omvärlden. Bland annat genom planerna för ett höghastighetståg och en Öresundsmetro (Malmö Stad 2018, s.56–57). Oavsett hur, kommer utformningen av Nyhamnens framtida landskap påverka hur området relaterar till angränsande och mer avlägsna platser. Vad detta kan ha för betydelse i en transformationssprocess är framförallt förståelsen för Nyhamnen som ett dynamiskt och relaterande nätverk som ständigt förändras, utvecklas och kopplas till platser långt utanför områdets geografiska avgränsning. Genom att använda traveling transect som metod för att undersöka platsen kan fokus ändras från att handla om Nyhamnens geografiska avgränsning till ett undersökande av hur platsen är uppbyggd av olika relaterande nätverk som sträcker sig långt utanför dess gränser och där globala och regionala effekter får lokala konsekvenser och vice versa.



Figur 17. Diagram över hur Nyhamnen relaterar, påverkas och påverkar efter Burns och Kahn



Figur 18. Nyhamnens area of control, influence och effect.

## Hullkajen

Transecten ger utrymme för att undersöka hur Nyhamnen relaterar till sin omgivning samt att identifiera plats-specifika värden och aktörer som kan vara intressanta i en transformation. Men för att identifiera en designuppgift ur denna vetenskap utan att riskera att den blir för stor kommer fortsättningsvis fokus att hamna på Hullkajen och de nätverk och värden som kan identifieras där. Som både Tietjen, Burns och Kahn skriver, sträcker sig nätverk och dess aktörer långt utanför arbetsområdets gränser, vilket betyder att en transformation av Hullkajen skulle innebära förändringar även i resten av Nyhamnen och staden (Se sidorna 23,26,27).

Genom transecten och plandokument för Nyhamnen går det att identifiera både mänskliga och icke mänskliga aktörer på Hullkajen samt hur dessa relaterar till varandra. För att identifiera en designuppgift som är situerad i Hullkajen kommer fokus till en början att ligga på de mänskliga, för att därefter vidare koppla samman dessa med materiella och immateriella aktörer.

En av de största aktörerna i Nyhamnen idag är lantbrukskooperativet Svenska Lantmännen, som har sin verksamhet huvudsakligen längs Hullkajen. En äldre siloanläggning finns längs Jörgen Kocksgatan, men denna gick ur bruk under 2016. Lantmännen har varit verksamma på Hullkajen sedan 1950-talet, men dess historia sträcker sig längre tillbaka än så och de har lokaler på en rad olika platser i Malmö hamn, bland annat i Mellersta hamnen och i Inre hamnen vid Universitetsholmen (Borg et al. 2012, s.134). Fabriken längs Hullkajen används huvudsakligen för att hantera spannmål och varje år under sensommaren kommer lantbrukare från hela nordvästra Skåne och tippar sin skörd i fabriken på Hullkajen, som sedan torkas, magasineras och skeppas ut världen över. En stor asfalterad yta i anslutning till Nyhamnsbassängen används också varje sommar som dumpningsplats för spannmål som väntar på att torkas och magasineras. Efterhand som Malmös innerstad har växt har dock verksamheten fått mindre och mindre utrymme i hamnen, och företagets kontrakt går ut på Hullkajen 2035 (Malmö Stad 2018 a, s.52). Lantmännen som aktör i Nyhamnen är därför inte en del av Nyhamnens utveckling efter 2035 enligt de plandokument som finns tillgängliga idag.

Andra viktiga aktörer i Nyhamnen är Saltimporten Canteen som är en lunch och cateringrestaurang, belägen i Saltimporten, en byggnad som inhyser en rad olika företag i Hullkajens södra ände. Restaurangens verksamhet startade i Nyhamnen 2012, och har sedan dess växt till en erkänd och välbesökt restaurang. Saltimporten Canteen är en viktig aktör i Nyhamnen idag eftersom den skapar en anledning för människor som inte annars rör sig i området att ta sig dit, en destination. Det är också en aktör som samlar olika verksamma i området, allt från industriarbetare till folk i kostym ((NY)HAMNEN 2017,s.69-70). I läsning av plandokument framkommer inte något om att Saltimporten skall försvinna från området och är således en aktör som kan finnas kvar även i ett framtida Nyhamnen. Andra starka aktörer på Hullkajen är Malmö stad som är markägare i området och står för plandokument och visioner i en kommande stadsomvandling av området samt Copenhagen Malmö Port vars bilimport är lokaliserad på Hullkajens västra sida längs med frihamnskajen fram till 2035 (Malmö stad 2018 a, s.52).





Figur 19. (19-04-18) Besökare vandrar längs med Hullkajens östra sida. Vägen är privat område och avspärrat för Lantmännens industriverksamhet, ändå väljer människor denna sida av Hullkajen med utsikt över hamnbassängen.



Figur 20. (19-04-18) En av lantmännens ljusgröna industribyggnader på kajen, en av de faktorer som bidrar till den industriella atmosfären på Hullkajen.



Figur 21. (19-04-18) Besökare av Saltimporten Carenteen vid lunchtid, restaurangen använder kajrummet genom att ställa ut bord och stolar på kajen.



Figur 22. (10-09-17) Lantmännens industriella verksamhet gränsar till Saltimporten.



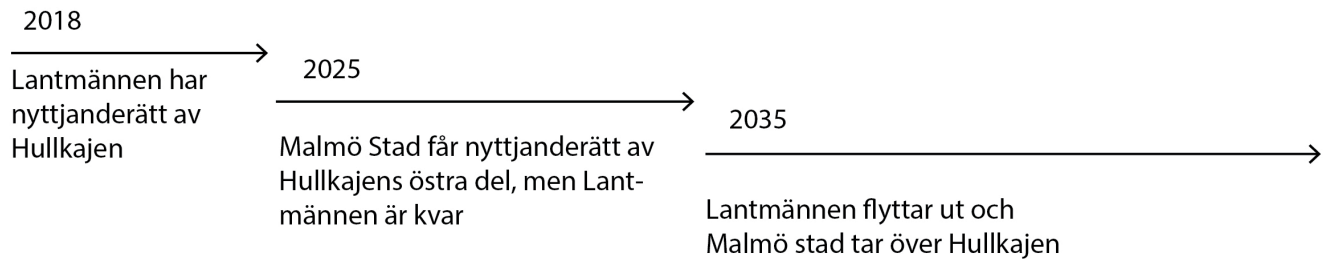
Figur 23. (19-04-18) Hullkajen är avspärrad med skyltar, betongsuggor och avskärningsband i båda ändar.



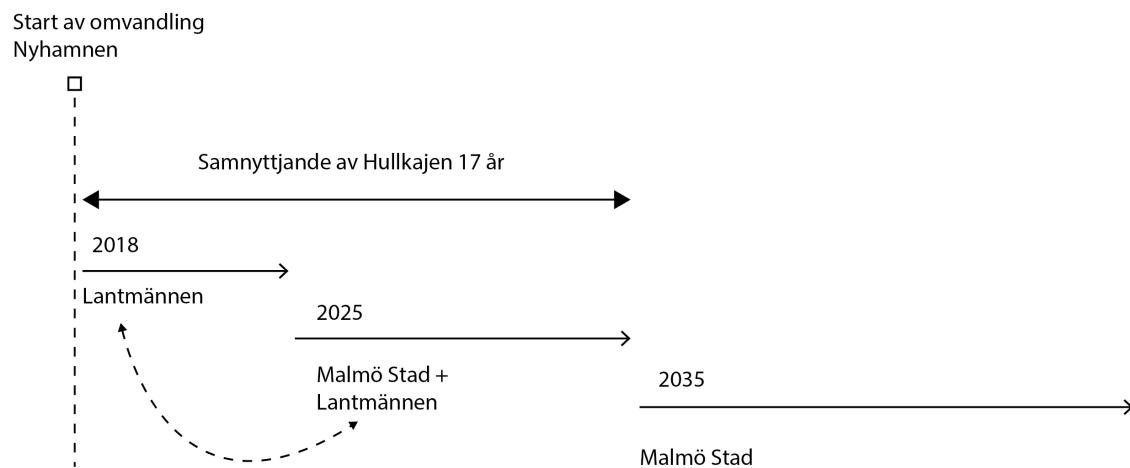
Saltimporten, Hullkajen och Hamnparken är idag några av de största anledningarna till att människor som inte annars rör sig i området tar sig till Nyhamnen. En satsning av staden, att placera ett av Malmö City Bikes cykelställ i Hamnparken, är också en första strategisk länk för att få människor att besöka området. Andra insatser för att sammanlänka Nyhamnen och Hullkajen med centrum är en markmarkering i form av blå cirklar som går från Posthusplatsen till Hamnparken via Färjestationen och längs med Hullkajens västra sida. Någon information om markeringarna går ej att finna, varken på plats eller i plandokument för Nyhamnen. Men en tolkning är att markeringen är ett försök från kommunen att skapa ett stråk som länkar samman Nyhamnen med centralen och posthusplatsen. Genom att vara på plats och studera hur människor rör sig längs med Hullkajen blir det dock snabbt tydligt hur ytterst få människor väljer att följa markeringarna och väljer istället vägen längs med kajens östra sida. Byggnadernas höga höjd gör att den östra sidan ofta står i lä och har en direkt koppling till vattnet och hamnbassängen. De nedslitna siloanläggningarna i ljusgrönt och gult samt den monumentala båtlastaren som böjer sig över kajen är andra faktorer som kan spela in på varför människor verkar dras till denna sida av kajen. Men det är också den östra sidan av kajen som är den mest aktiva när det gäller Lantmännens verksamhet. Det är här lantbrukarna och lastbilschaufförerna kör för att tippa sin spannmål. Det är också här stora lastfartyg lägger till för att fyllas med säd från siloanläggningen med hjälp av lastaren på kajen. Det bildas därför, framförallt under sommarhalvåret, en konflikt om nyttjandet av Hullkajen som privat eller publikt rum mellan besökare (fotgängare och cyklister) av området och Lantmännens verksamhet på kajen. Lantmännens framtida verksamhet på Hullkajen är delvis osäker, men verksamheten sägs ha ett kontrakt där till 2035 (Skånska Dagbladet 2014). Malmö stad har samtidigt nyttjanderätt till kajrummet längs Hullkajens östra sida redan 2025, något som beskrivs som en tillgång i den senaste uppdateringen av FÖP för Nyhamnen (Malmö stad 2018 a, s. 53). Lantmännen behöver dock kajrummet för sin verksamhet, vilket innebär svårigheter när Malmö stad tar över nyttjanderätten 2025. Samtidigt skulle Malmö stad ha fördelar av att kunna nyttja Hullkajen redan innan 2025, för att skapa en tydligare koppling mellan Nyhamnen och resten av staden.



Figur 25. (19-04-18) Besökare av Saltimporten och en av Lantmännens lastmaskiner på Hullkajen vid lunchtid



Figur 24. Tidsdiagram över nyttjande och äganderätt av Hullkajen



Figur 26. Tidsdiagram över hur nyttjande och äganderätt av Hullkajen skapar ett tidsrum för att samutnyttja

## Designuppgift

Från denna läsning av samband och konflikter mellan verksamma aktörer i området går det att formulera en designuppgift som handlar om hur Hullkajen kan samutnyttjas under den tid Lantmännen är kvar i området. Lantmännen skulle vinna på ett samarbete som öppnade upp för att de skulle kunna nyttja kajrummet ända fram till 2035 och Malmö stad skulle vinna på att få tillgång till att nyttja kajen innan 2025 (Se figur 26). Genom att formulera en designuppgift för Hullkajens utmaningar vill jag föreskriva och diskutera olika angreppssätt för att påbörja en utveckling, men utan någon konkret och slutgiltig lösning. Utvecklingen börjar i ett samutnyttjande av Hullkajen, men blir en del i en transformationsprocess av hela Nyhamnen. Målet med designuppgiften blir därför att undersöka vilken betydelse platsspecifika värden kan ha för designuppgiften och vidare i en transformationsprocess.

## Nominera värden

Nästa steg i analysen blir att identifiera platsspecifika värden på Hullkajen samt undersöka vad dessa gör för upplevelsen och användandet av platsen. Detta för att undersöka om det finns potential att bygga vidare på för att hitta angreppssätt till designuppgiften. Här används Diedrich ramverk för plats-läsning med kategorierna *material och struktur*, *Processuell (naturliga processer och praktiker)* samt *immateriell (minnen, atmosfärer och diskurser)*.

### Material och strukturer:

Nyhamnen och Hullkajens materiella värden handlar i stor mening om hårdgjorda material så som betong, asfalt, kullersten, glas, stål och järnkonstruktioner. Växtlighet som träd, gräs och buskar är väldigt sparsamt i området och finns nästan uteslutande endast i Hamnparken i Hullkajens södra ände. I sammansatt form bildar materialen platsens byggda miljö i form av industribyggnader med kontraster i höjdskillnader och kajkanter som öppnar upp sig mot hamnbassängen. Strukturer som skapas av materialen är en upplevelse av Hullkajen dels som en postindustriell plats med tomma fabrikslokaler och industrier som är på väg bort, samtidigt som ett aktivt industriområde med en blandad funktion av verksamheter som Lantmännen och Saltimporten. Andra strukturer som går att läsa av i material och historiska dokument är platsen som artificiell utfyllnadsmark som upplevs bland annat genom hårdgjorda ytor och där kajkanterna möter vattnet i raka vinklar.

### Processer: naturliga och praktiker

Hullkajens praktiker kretsar idag till stor del kring industri eftersom att Lantmännens verksamhet tar upp större delen av kajen. Samtidigt används Hullkajen som rekreativ destination som visar sig genom hur fiskare, besökare, turister och företagare använder kajrummet. Fiskare använder kajkanterna främst i början av Hullkajen, men också längst ute vid hamnparken i anslutning till hamnomloppet. Besökare och turister promenerar längs med kajen, tittar på utsikten, stannar upp vid Lantmännens industribyggnader och tar bilder. Företagare i Saltimporten använder kajrummet bland annat genom att ställa ut utemöbler i anslutning till verksamheterna längs Hullkajens östra sida där byggnaderna skapar lä från havet och där solen ibland står på. Hullkajen kan därför läsas som ett semi-publikt rum som används till både industri och rekreation. Lantmännens industriverksamhet tar upp en stor del av rummet på Hullkajen, samtidigt skapar Saltimporten en destination i rekreativt syfte och som drar nytta av den industriella karaktär som upplevs i området, vilket kan upplevas när bord och stolar ställs ut på kajen där kullersten möter gamla järnvägsräls och Lantmännens industriverksamhet pågår intill. Användandet av Kajrummet säsongsbaserat och är som mest aktivt under sommarsäsongen från maj till september. Hullkajen blir en sommardestination för besökare, samtidigt som spannmålsäsongen är som mest aktiv under slutet av juli till september. Både Saltimporten och Lantmännen är verksamma året runt, men det är tydligt hur Kajen är mer aktiv under våren och sommaren, jämfört med vintern eller tidig vår.

### Immateriella (minnen, atmosfärer och diskurser)

Hullkajens atmosfär upplevs i högsta grad som ett industriellt hamnområde. Den ständiga närvaron av vatten, de nedslitna industribyggnaderna, gamla järnvägsräls och ljuden som från maskiner spelar in på denna känsla. Platsens minnen och historia är också närvarande, kanske till stor del för att många av faciliteterna som platsens historia är uppbyggd omkring fortfarande finns kvar. Men från att ha studerat plandokument om Nyhamnens framtid är det samtidigt svårt att inte tänka på platsen som den nya attraktiva blandstad som området beskrivs som. Detta skapar en känsla av att Hullkajen existerar i en slags "bubbla" där tiden för hur platsen fungerar idag håller på att rinna ut och där platsen skall ta ett kliv in i en ny era och bli något annat. Samtidigt är det också här, i denna "bubbla" som det går att finna något unikt; en plats där både industri, historia, rekreation och företagsamhet samexisterar på en liten yta. Men denna "bubbla" behöver ges en fysisk form för att bli en tydlig tillgång i området.



I undersökandet av värden på Hullkajen skapas en uppfattning av att det platsspecifika i de olika kategorierna blir värdefulla kvaliteter först i relation till varandra, och inte som enskilda objekt. Detta kommer att behandlas vidare i nästa steg av analysen där de identifierade aktörerna undersöks genom hur de kan skapa rumsligheter i nätverk mellan varandra.



Nyhamnens historia om livsmiddelproduktion och emigration



Hamnparken, En av Nyhamns få gröna ytor



Verksamhet i Saltimporten använder kajrummet



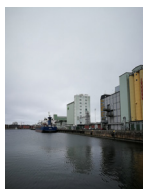
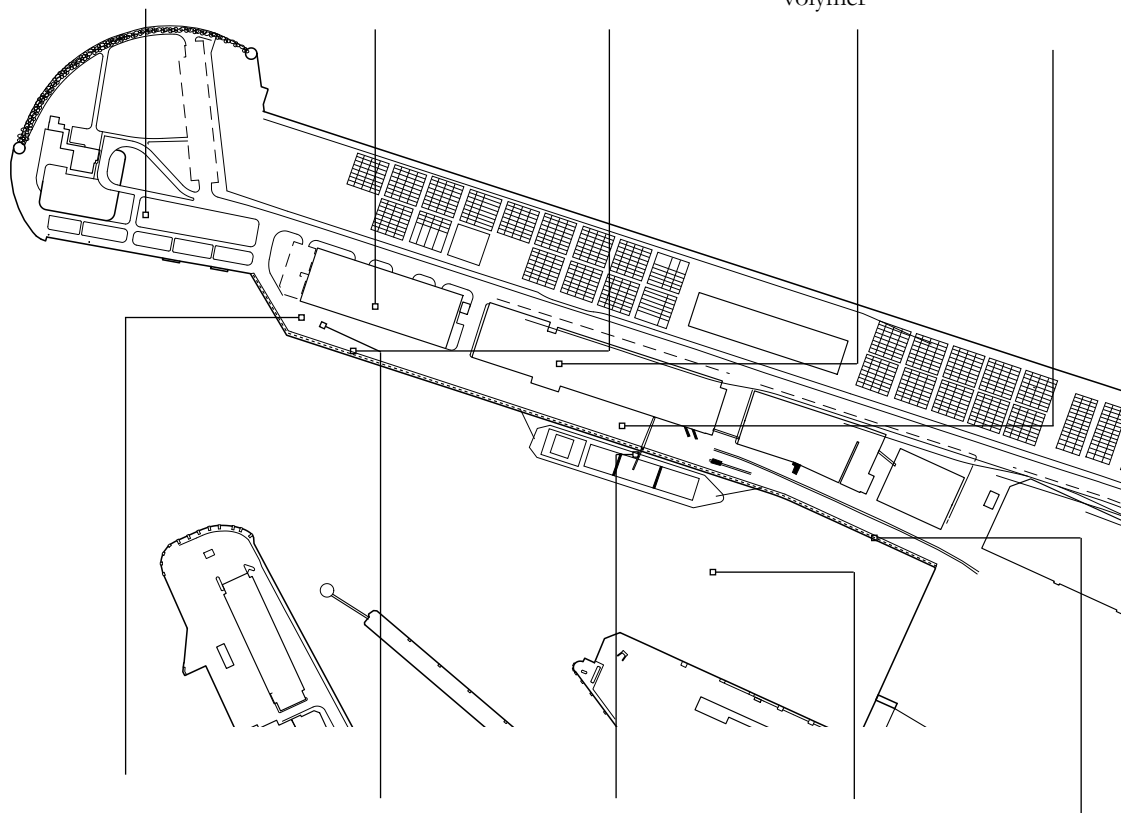
Kajkanter, möte med vattnet



Industribyggnader, kontraster mellan stora och små volymer



Besökare av Saltimporten går längs med Hullkajen



Säsongernas påverkan av Hullkajen



Saltimporten Canteen tar vara på den industriella atmosfären



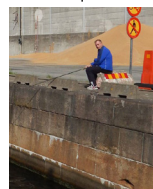
Paradoxala möten i markmaterial speglar platsens historia



Industriell verksamhet på Hullkajen, Spannmål lastas av fartyg



Nyhamnens ständiga närvaro av vatten



Fiskare vid Hullkajen

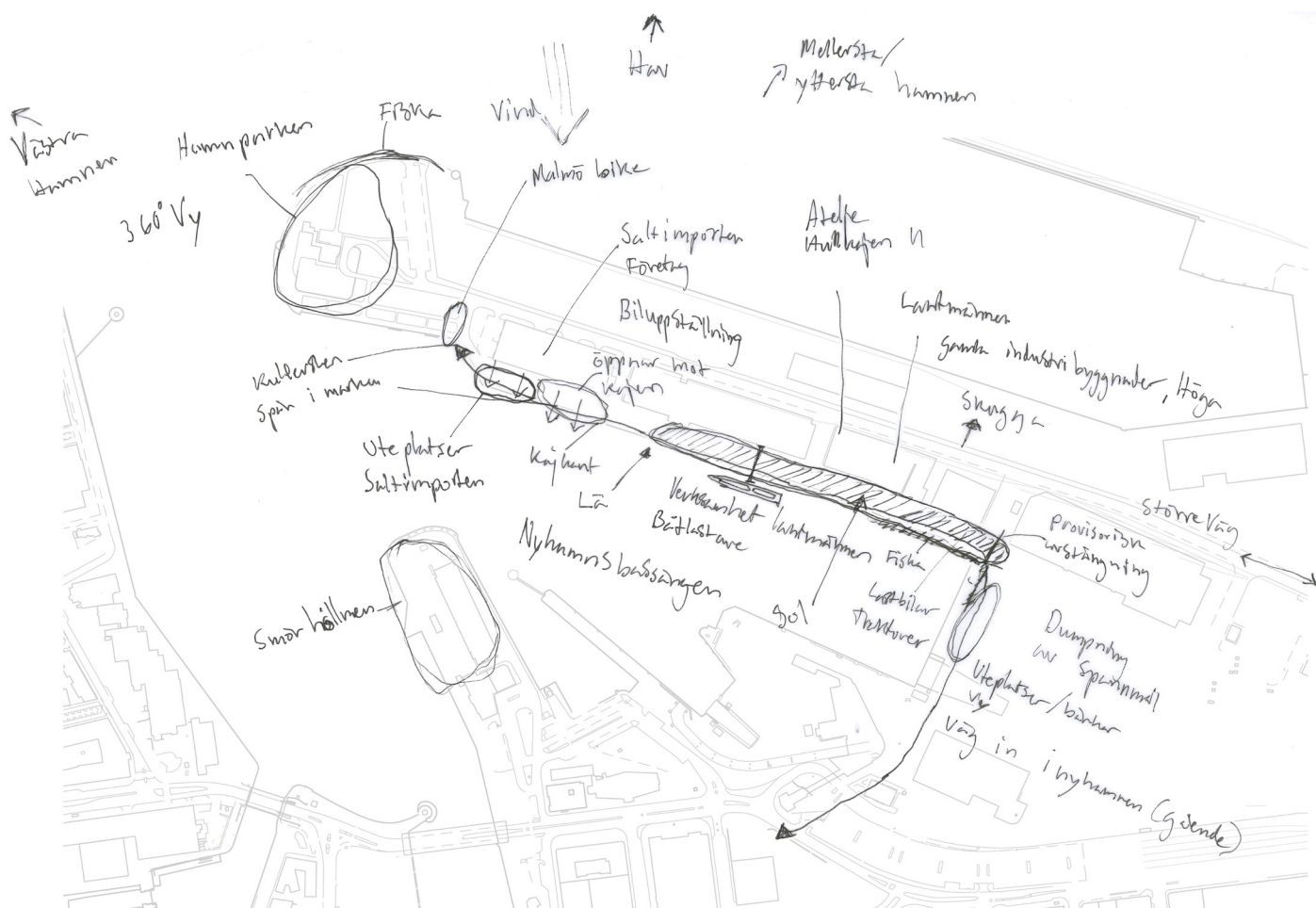
Figur 27. Kartläggning av Hullkajens viktigaste värden som i kombination med varandra skapar plats-specifika värden i Nyhamnen som kan vara viktiga i en transformationsprocess

## 2. Iscensätta relationer

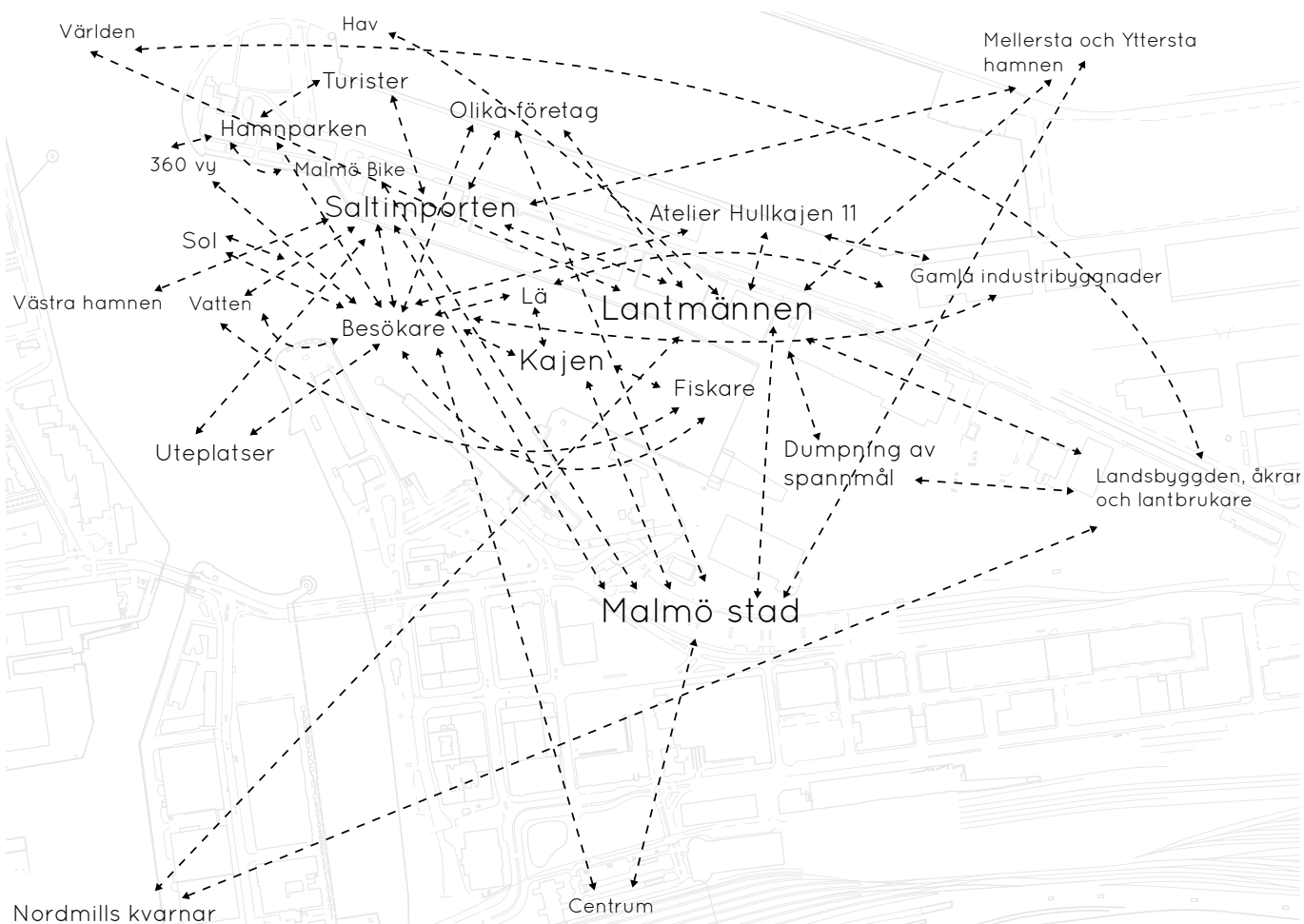
Efter att ha formulerat en designuppgift utifrån utmaningar som finns i hur Hullkajen används blir nästa steg att beskriva de samlade aktörerna och undersöka vad de gör och kan göra i relation till varandra. Detta för att undersöka hur de tillsammans kan skapa rumsligheter och samband som är intressanta för transformationsprocessen. ANT behandlar både material, immateriella kvaliteter, praktiker och processer som aktörer i nätverk, i vilka de identifierade aktörerna och värdena båda ses som drivkrafter av likvärdig betydelse, och behandlas snarare efter vad de kan göra i relation till varandra än vad de är eller hur de ser ut. I denna mening blir användare (Lantmännen, Saltimporten, besökare, turister och fiskare) och material, processer samt atmosfärer, mänskliga och icke-mänskliga aktörer.

### Rumslighet genom nätverk

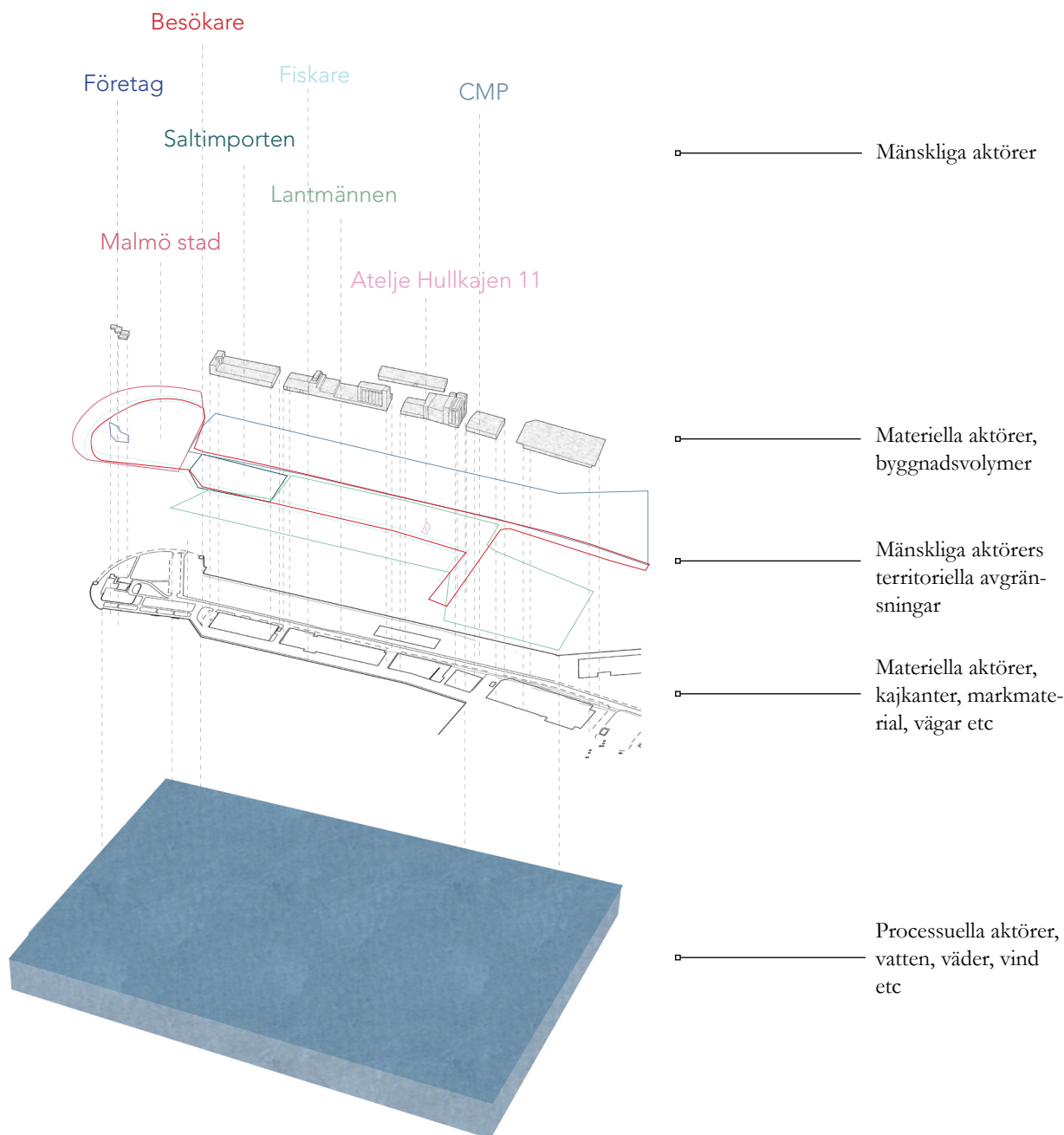
Genom att tillämpa Diedrich ramverk för platsspecifika värden går det att urskilja hur det skapas rumsligheter mellan olika aktörer (mänskliga och icke-mänskliga) på Hullkajen. Sambandet mellan material, strukturer, praktiker, naturliga processer, minnen och atmosfärer skapar rum som är uppbyggda av relaterande heterogena aktörer i dynamiska nätverk. Verksamheternas placering längs kajen är strategisk, och länkar samman med metrologiska faktorer som havet, vind och solens gång. Hur kajen används idag har förändrats över tid, efterhand som staden och hamnen har växt och Hullkajen kommit allt närmare centrum. Samtidigt finns många historiska byggnader och artefakter kvar, vissa används som det alltid gjorts, medan andra tillskrivits nya funktioner. Att området ligger centralt har gjort att andra verksamheter än industri rotat sig och flyttat in, vilket i sin tur har bidragit till att fler människor rör sig i området. Lantmännens placering i Nyhamnen beror på att spannmålet ska lastas på båtar och transporteras ut över världen. Byggnadsvolymer i sig bidrar till att skapa rum i lä från viden som ofta blåser från havet, vilket gjort att besökare gärna vistas på den östra sidan av kajen. Andra faktorer som spelar in är materialens vittrande över tid, som i färger och uttryck skapar en industriell atmosfär på platsen, något som upplevs annorlunda än resten av staden. Saltimporten med sin populära lunchrestaurang och andra företag tar också nytta av den industriella karaktären och rummet på kajen genom att öppna upp sina verksamheter mot hamnen under vår och sommar. Andra rumsliga faktorer som skapats genom nätverk av mänskliga och icke-mänskliga aktörer är konstnärsateljén Hullkajen 11 som idag inhyser sig i en av Lantmännens gamla industrilokaler. Vad som tidigare varit industri har fått ett nytt användningsområde som plats för kulturutövande. Många av de som verkar och vistas längs kajen går att sammanlänka i olika nätverk bestående av materiella, immateriella och processuella aktörer, vissa mer tydligt urskiljbara än andra. Hullkajens aktörer påverkar hur platsen upplevs idag, hur den används men också hur den kommer att förändras i framtiden. En del av de värden som identifierats är dom samma som tillskrivs i plandokument som strategiskt viktiga länkar i transformationen av Nyhamnen, så som vatten, kajkanter byggnader etc. Som tidigare nämnt finns det en kontradiktion mellan praktiker på kajen, samtidigt kan de också kan läsas som beroende av varandra, vilket kommer att behandlas i nästa stycke.



Figur 28. Skiss över olika aktörer på Hullkajen och hur de skapar rumsligheter genom nätverk



Figur 29. Hullkajens olika relaterande nätverk



Figur 30. Sprängskiss av Hullkajens olika aktörer och dess påverkan av platsen. Aktörernas territoriella avgränsningar visar på hur platsens olika aktörer ständigt interagerar med varandra.

### 3. Från konflikt till samarbete

Nätverken mellan aktörer på Hullkajen skapar rumsligheter och samband som kan vara intressanta i en transformationsprocess av Nyhamnen, men skapar också konflikter mellan varandra. För att driva processen framåt blir det därför intressant att analysera förhållandet mellan aktörerna på hullkajen utifrån deras dominans i relation till varandra. Något som blir intressant är om det finns en möjlighet att undersöka om de olika aktörerna (mänskliga och icke-mänskliga) går att behandla utefter vad de kan göra, och inte vad eller vem de är.

Av de mänskliga aktörerna på Hullkajen idag är Lantmännen, Malmö stad och Saltimporten alla starka aktörer. Lantmännen är dominant främst eftersom att de äger en stor del av byggnaderna samt har nyttjanderätt av Kajen. Malmö stad har dock äganderätt av marken och får tillgång till den östra delen av kajen 2025, samt är drivande för den kommande omvandlingsprocessen av hela Nyhamnen. Saltimporten är dominant eftersom att det är en starkt bidragande faktor till att människor tar sig till Nyhamnen idag. Saltimporten är således en del av områdets aktivering från industri till blandstad. Malmö stad bestämmer över den framtida utvecklingen, men Lantmännen har fortfarande rätt till att nyttja kajen tills 2035, vilket är en lång tid och en viktig strategisk tidsepok för transformationen av Nyhamnen eftersom den infinner sig i tidsramen för den ”mellananvändning” som Malmö stad nämner i den fördjupade översiktsplanen. Saltimporten är också en viktig del i denna strategiska tidsepok, vilket gör dem till en viktig aktör i den framtida utvecklingen av området.

Av de ickemänskliga aktörerna (materiella, immateriella och processuella) är Hullkajen som industriellt men semi-publikt rum en stark aktör. På plats på Hullkajen kunde jag identifiera en unik plats där industri och rekreation existerar sida vid sida. Detta samutnyttjande av Hullkajen sker inte konfliktfritt, men dess existens är en intressant faktor som för tankarna mot hur en blandstad med olika verksamheter, boende, rekreation, företag och industri får plats och kan samverka i ett dynamiskt samspel. I kontroversen mellan användningen av Hullkajen är det därför av intresse att tänka på kajrummet som ett publikt och privat rum. Hur Hullkajen används idag är ett mellanting mellan privat och publikt. Kajrummet är avspärrat och Lantmännen har nyttjanderätt, trots detta använder både fiskare och besökare platsen flitigt. Om publikt och privat ses som separata aktörer på platsen kan man fundera kring vilket av dem som är dominerande, hur de relaterar till andra aktörer på platsen och hur de skulle kunna översättas in i nya nätverk.

Den industriella atmosfären kan också ses som en viktig och stark aktör på Hullkajen. Den är uppbyggd genom platsens material, historia och praktiker och existerar i koppling till hur Hullkajen idag används. Dels genom Lantmännens verksamhet, men också genom andra praktiker på Kajen som Saltimporten, besökare och turister. Verksamheterna på kajen anspelar, och existerar i närhet till Hullkajens industriella atmosfär. I denna mening blir det intressant att fråga sig om den industriella atmosfären kommer att finnas kvar när Lantmännen lämnar Hullkajen 2035. Eller om byggnaderna endast kommer finnas kvar som tomma skal för att berätta en Historia om vad som en gång varit. Finns det en djupare betydelse av vad som är en industriell atmosfär än vad som ryms i Hullkajens fysiska objekt? Kanske kan det industriella arvet finnas kvar istället genom att tillskriva materialen nya funktioner, men som samtidigt länkar samman med dess tidigare användningsområde.

Självklart existerar dessa aktörer, mänskliga och omänskliga, inte i isolation utan i nätverk som är uppbyggda i relation till varandra. Men det blir samtidigt intressant att särskilja dem för att undersöka dess potentialer i en transformation. De materiella och immateriella aktörerna på Hullkajen spelar bevisligen en stor roll i hur platsen upplevs och fungerar idag. I denna mening skulle därför en materiell aktör vara lika viktig i en transformation av Hullkajen som något annat. Undersökandet av hur olika aktörer relaterar till varandra underbygger ytterligare uppfattning om att det platsspecifika inte ligger i aktören som isolerade objekt, utan i samband med det nätverk den skapar med andra aktörer. Om något avlägsnas, förändras också nätverket och det platsspecifika värdet riskerar att gå förlorat. Om nätverken istället byggs vidare, och aktörer transformeras in i nya nätverk, kan platsen ges nya användningsområden som är specifika för platsen. Denna tankegång är inte svart och vit, men kan vara till hjälp för att undersöka potentialen i platsspecifika värden genom att behandla aktörer utefter vad de kan göra i relation till varandra och platsen, deras ”agency”, och vad som Jane Bennet kallar för ”new materialisms” (se sidan 31).

## Samutnyttja Hullkajen

För att återgå till designuppgiften om hur Hullkajen kan samutnyttjas, skulle det vara intressant att tänka sig en transformation av befintliga aktörer till ett nytt nätverk som drar nytta av varandra.

Kontroversen av hur Hullkajen idag används ligger till större delen mellan hur mänskliga aktörer (Malmö stad, Lantmännen och Saltimporten) nyttjar kajen för industri och rekreation. Samtidigt ligger också kontroversen i icke-mänskliga aktörer, eftersom att faktorer som kajrummets bredd, utformning och rumslighet bidrar till att människor väljer att ta promenaden längs med kajen.

I FÖP för Nyhamnen beskrivs det hur Malmö stad, fastighetsägare, myndigheter och planerare bär ett gemensamt ansvar för att förverkliga de mål som tillskrivs i översiktsplanen. Detta innebär att en utökad samverkan bör skapas samt att invanda rutiner och regelverk måste ifrågasättas. Angående det temporära användandet av befintliga byggnader och ytor för att aktivera området under byggnationen bär Malmö stad och fastighetsägare ett gemensamt ansvar för att realisera detta (Malmö stad 2018 a, s.53). Kanske är det just på Hullkajen som ett sådant temporärt användande och aktiverande kan realiseras? En utgångspunkt skulle kunna vara att aktörerna arbetade tillsammans för att nå ett gemensamt mål genom att använda sig av platsens materiella förutsättningar och tillskriva dem nya användningsområden. Hullkajen är idag delvis avspärrad i både sin norra och södra ände med betongsuggor, skyltar och avspärrningsband. Detta verkar dock inte vara något som hindrar människor från att promenera och cykla längs med kajen, speciellt runt lunchtid när Saltimporten Canteen är öppen. Detta blir framförallt ett problem under augusti och september när Lantmännens verksamhet är som mest intensiv samtidigt som det är under sommaren flest människor rör sig längs med kajen. Eftersom att kajrummets bredd endast är cirka 20 meter, och lastbilstrafik, grävmaskiner och traktorer ständigt är i rörelse blir risken stor för olyckor. Samtidigt är det just i denna kontrovers i hur Hullkajen används som ett semi-publik rum som det finns ett intressant värde, där industri och rekreation existerar tillsammans. På ett sätt existerar redan ett samutnyttjande av Hullkajen, utifrån hur det används idag. Området är avspärrat, men människor väljer att ignorera detta och ta vägen längs med kajens östra sida. Det finns alltså en vilja som är så stark att välja denna väg istället för att följa markmarkeringarna att man tar risken att bli påkörd eller bryta mot lagen. Vad skulle hända om Hullkajen blev ett publikt rum, men som samexisterade med Lantmännens verksamhet fram till 2035 när de lämnar Hullkajen? Kanske är det just i Lantmännens verksamhet som värdet av Hullkajens industriella atmosfär befinner sig, och är något som skulle kunna tas till vara på i transformationen av området. Vad skulle hända om Malmö stad tillsammans med Lantmännen utlyste Hullkajen som en testbädd för semi-publika rum som en mellan användning. Genom att tillgängliggöra Hullkajen för allmänheten på ett tydligare vis än vad som sker idag. Detta skulle samtidigt kunna fungera som ett aktiverande av Hullkajen, i vilket den byggda miljöns potential kan prövas under de 17 år som Lantmännen fortfarande finns kvar i området. På så vis skulle ett samutnyttjande av Hullkajen bli ett första steg i en iterativ utvecklingsprocess som sker stegvis under en lång tidsperiod där material, praktiker och processer kan testas över tid. Designuppgiften om att samutnyttja Hullkajen ligger till stor del i ett trafikproblem, mellan industri, gående och cyklister. Med detta sagt kan det finnas en djupare ingång som tar avstamp i detta problem, men som också tar tillvara och bygger vidare på de nätverk som finns på Hullkajen. Lantmännens verksamhet behöver kajrummet, men inte hela och alltid eftersom att deras verksamhet är säsongsbaserad till sommarens skördetid. Kajkanternas potential och relation till vattnet skulle kunna nyttjas i större utsträckning för rekreation genom att tillgängliggöras som promenadstråk.



## Rutter till Nyhamnen

Genom att peka ut olika sätt att ta sig från Malmös centralstation till Hullkajen och Saltimporten idag går det att identifiera potentiella rörelse-stråk med olika rumsliga upplevelser som på ett rikare sätt skulle kunna anknyta Nyhamnen till centrum.

Rutt 1. Omväg till den västra sidan av Hullkajen längs med Grimsbygatan. Detta alternativ används idag, men huvudsakligen av cyklister och bilister. Nackdelen är att man som gående går miste om de kvalitéer som finns längs med den östra sidan, så som sol, lä och vy över hamnbassängen.

Rutt 2. Fågelvägen till Saltimporten, befintligt gångstråk finns idag men slutar vid klaffbron. Möjlighet finns att bygga vidare på detta och tillägga en bro över till Saltimporten. Nackdelen är att en bro blir svår att genomföra så länge Lantmännens utlastning på båtar fortfarande är aktiv, så vidare den inte går att öppna och stänga. Kvalitéer längs med Hullkajen kan heller inte nyttjas för gående.

Rutt 3. Bygga en gångstruktur utanpå kajanten, vilket lämnar själva kajen fri för Lantmännens verksamhet samtidigt som det ökar vattenkontakten för de gående. Problem kvarstår dock vid båtlast när fartyg lägger till och utrymmet vid kajen behövs (vidare diskussion om detta på nästa sida).

Rutt 4. Samma rutt som används idag, men att gångstrukturen förtydligas så att vad som är avsett för gående respektive trafik tydligt separeras. Detta skulle kunna ske genom tydliga markeringar i markmaterial, med avskiljande räcken eller liknande. Risken med detta förslag är att fastna i en separation av funktioner, och således gå miste om värdet med Hullkajen som semi-publikt rum.

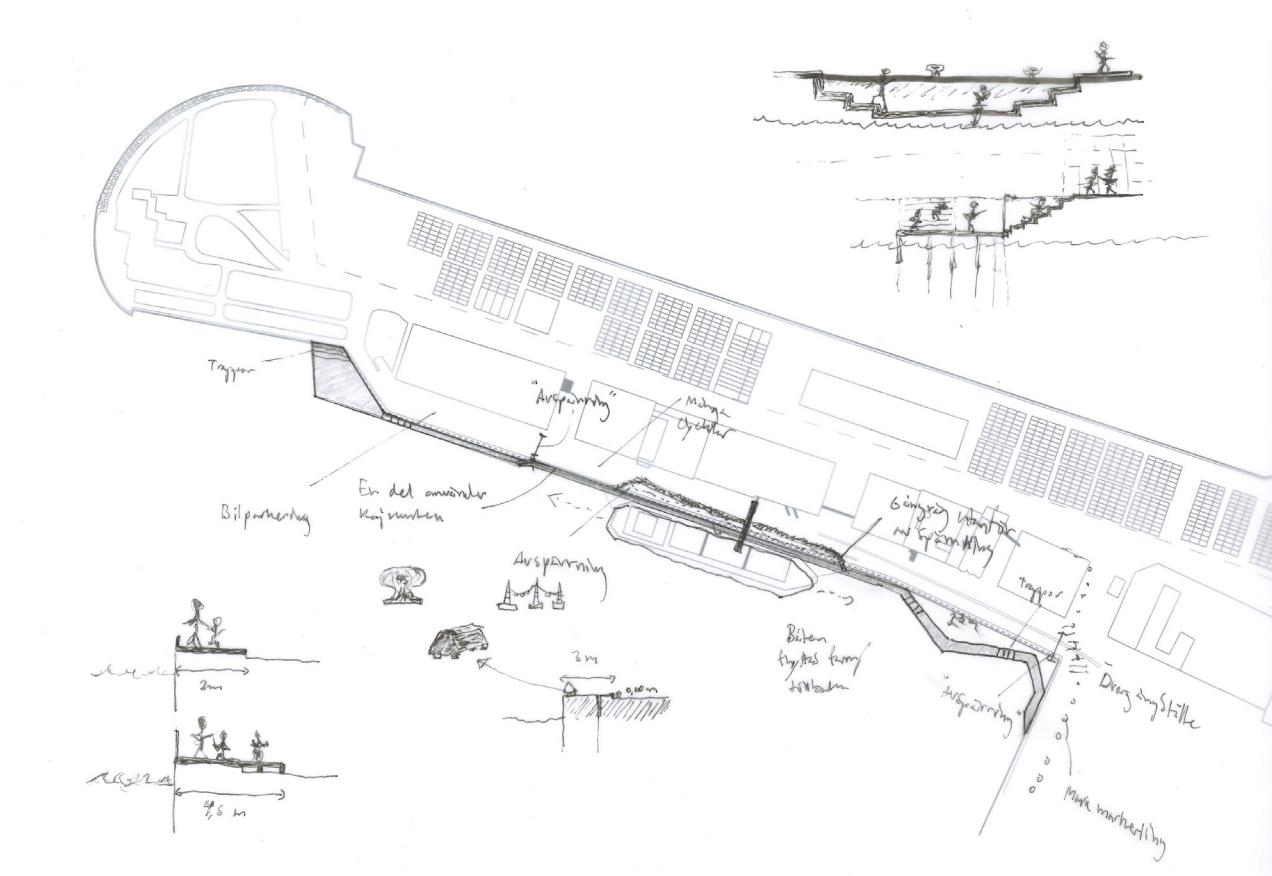


Figur 31. Diagram över möjliga rutter från Centralen till Nyhamnen och Hullkajen

## Hullkajspromenaden

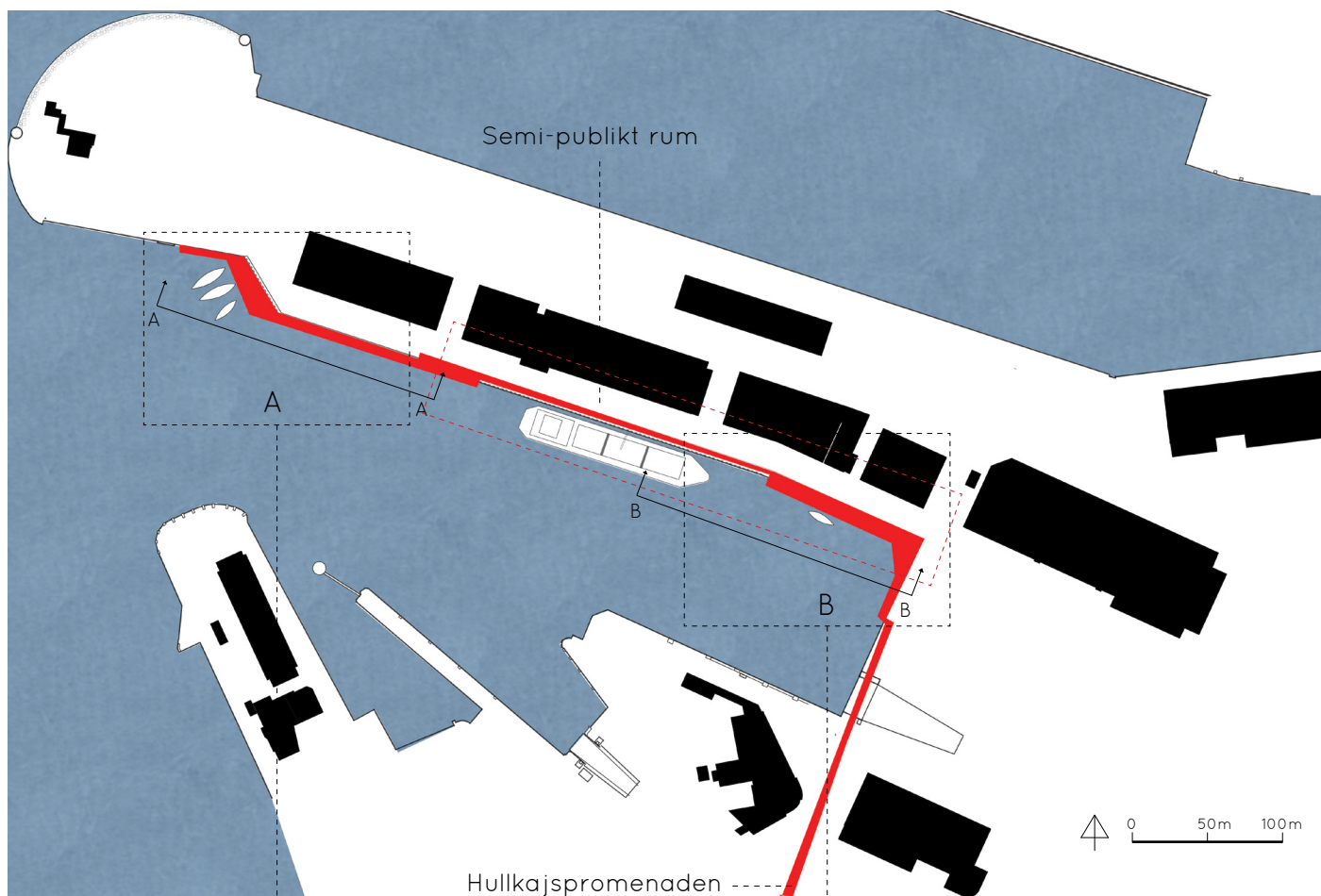
Hullkajspromenaden är ett första steg i en transformationsprocess av Hullkajen och Nyhamnen. Utifrån designuppgiften som bottnar en kontrovers mellan hur olika aktörer använder Hullkajen idag är Hullkajspromenaden ett första steg i transformationen av Nyhamnen. En mellan användning för att aktivera och testa Hullkajen under en omvandlingsprocess som sträcker sig över en lång tidsram.

Förslaget utgår från det platsspecifika värdet av Hullkajen som ett semi-publikt rum där rekreation, företag och industri existerar på samma yta. I förslaget formuleras en överenskommelse mellan Malmö stad och Lantmännen att tillsammans utlysa Hullkajen som en testbädd för semi-publikt rum, där både rekreation och industriell verksamhet får plats. Förslaget sker inom tidsramen som beskrevs i nomineringen, från 2018 när omvandlingen av Nyhamnen påbörjas till 2035 när Lantmännen lämnar Hullkajen. Den fysiska strukturen som föreslås är att bygga vidare på den befintliga gångstrukturen från Posthusplatsen till Nyhamnen men göra ett tillägg för gående längs med Hullkajens östra sida. I förslaget används vattnet som en resurs vilket gestaltas genom en gångstruktur som pendlar mellan kajkanten och hamnbassängen. Eftersom att förslaget ska fungera som ett sammanfogat nätverk mellan aktörerna längs kajen är det viktigt att verksamheterna skall kunna vara aktiva trots det nya stråket. Detta innebär att designen för gångstrukturen måste rätta sig efter det utrymme som behövs för Lantmännens verksamheter, exempelvis lastning och lossning av båtar längs kajen. Eftersom att vattnet prövas som en resurs genom en struktur som går mellan land och vatten skapas nya kopplingar till vattnet både visuellt och fysiskt samtidigt som värdet av den industriella atmosfären på platsen kvarstår. Det skapas också nya rum som ansluter till vattnet och tillgängliggör för redan befintliga praktiker i området så som fiskare och rekreativa promenader längs kajen.

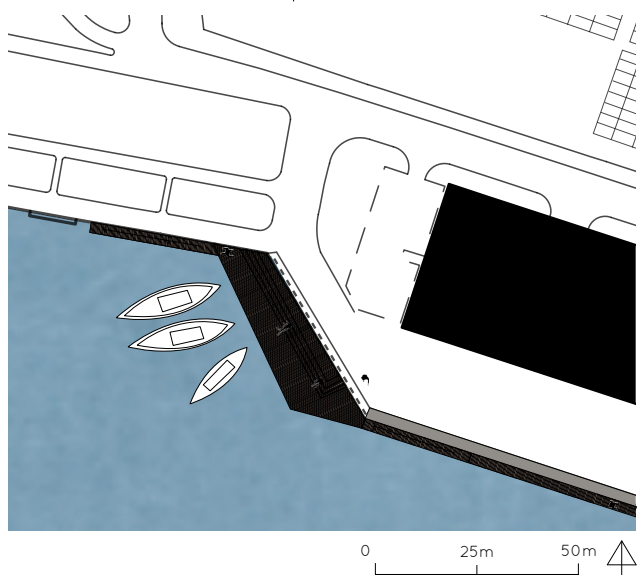


Figur 32. Skiss över rutt fyra från föregående sida. En ny och tydligare gångstruktur i form av en brygga/gång längs med Hullkajen skapar nya rumsliga upplevelser längs med Hullkajen

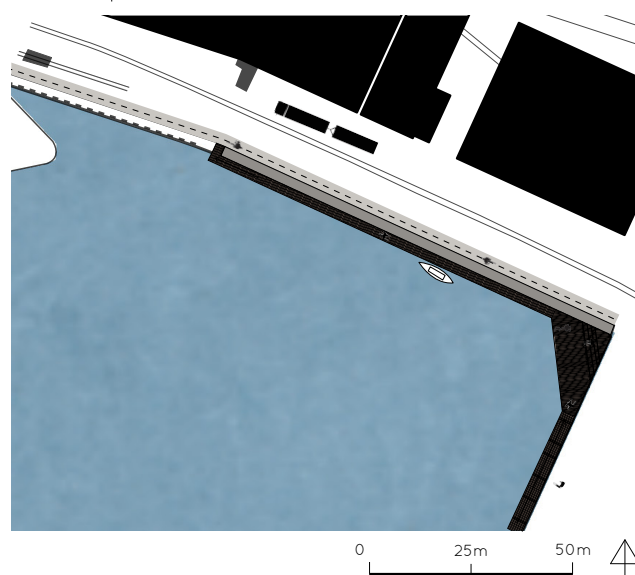




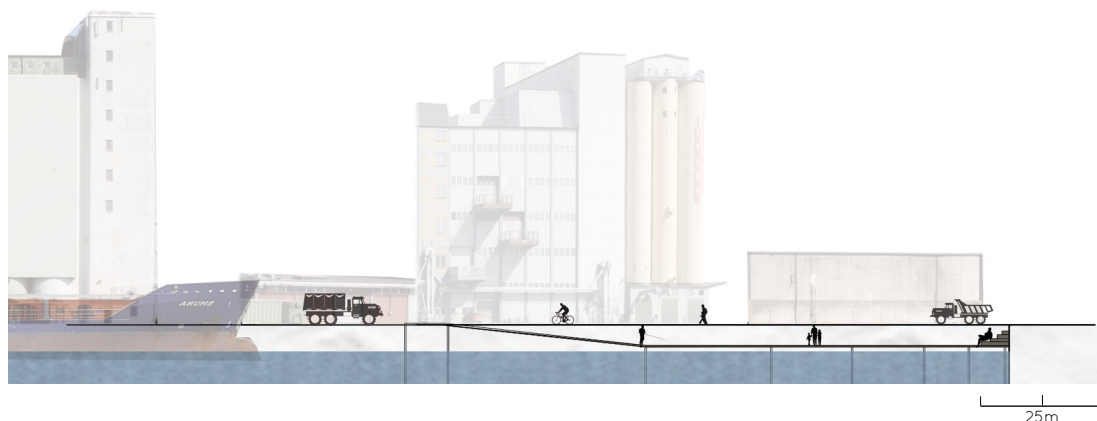
Figur 33. Plan över Nyhamnspromenaden, den nya gångstrukturen är markerad i rött.



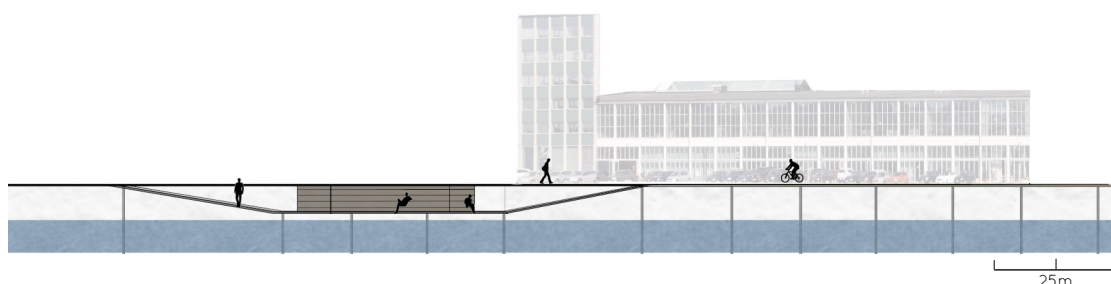
Figur 34. Utsnitt A. I Hullkajens ände i anslutning till Sal-timporten bildas en yta med trappor ner till vattnet i lä och med utsikt över hamnen. Tillägget utanpå kajkanten skiftar i elevation i form av ramper som sluttar ned till den större sittytan.



Figur 35. Utsnitt B. Hullkajspromenaden består av en gångstruktur både på kajen och utanpå för att skapa nya kopplingar till vattnet. I hörnan av Hullkajsbassängen bildas en större sittyta som ger lä och har vyer ut över Nyhamn-bassängen. En cykelbana läggs till bredvid gångstrukturen på kajen för att skapa en tydligare väg för cyklister. Strukturen längs med vattnet avtar strax innan ytan som behövs för Båt-lastning, vilket möjliggör för lantmännens verksamhet. Under denna sträcka blir cykel och promenadstråk den samma.



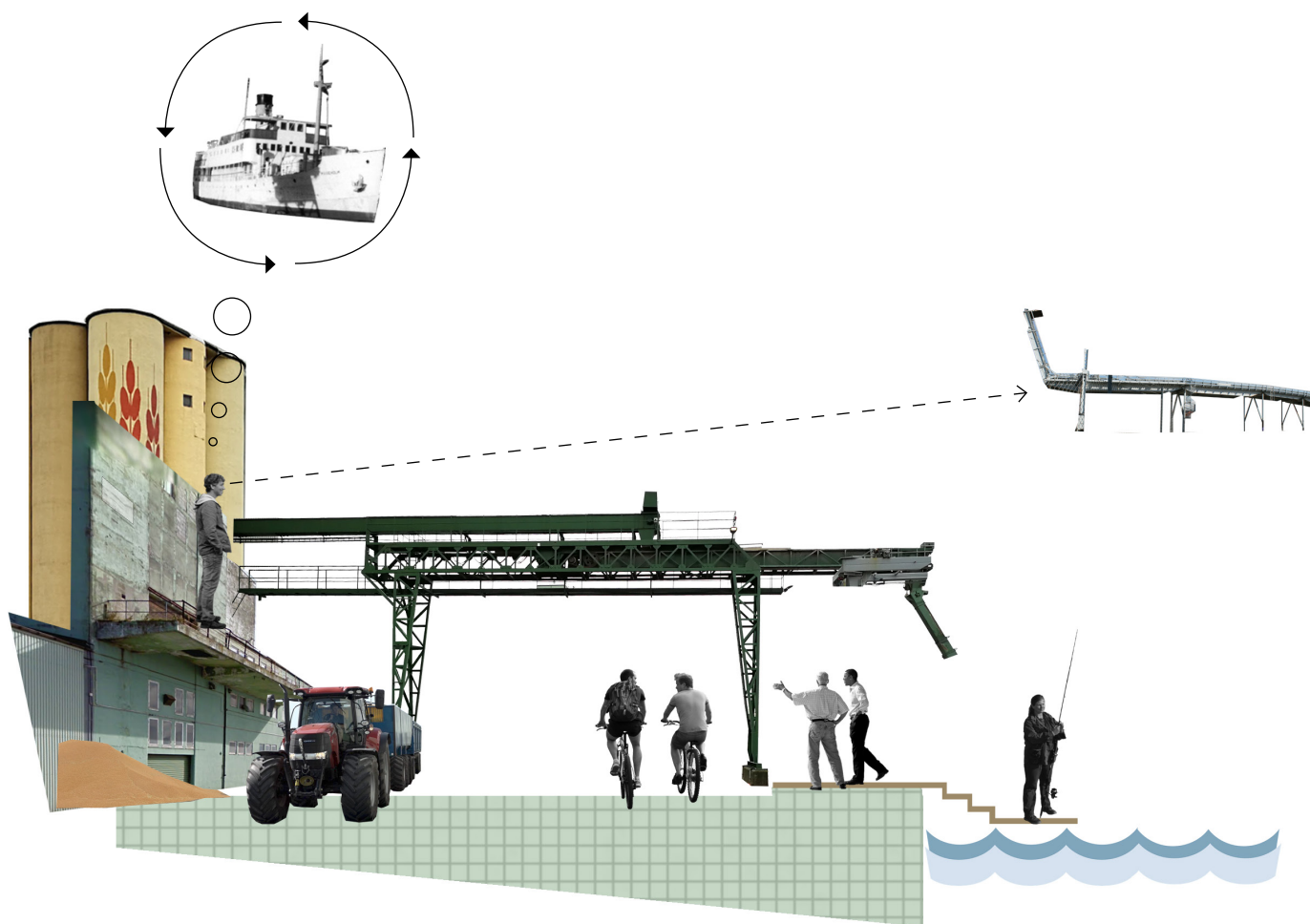
Figur 36. Snitt B-B. Början av Hullkajspromenaden, konstruktionen möjliggör för att gå och cykla längs med kajen, men också att komma i kontakt med vattnet. För att möjliggöra för båtlastning, gör promenaden längs vattnet ett uppbhåll vid den del av kajen som behövs för det ändamålet och övergår där i en cykel och gångabana.



Figur 37. Snitt A-A. Slutet av Hullkajspromenaden, konstruktionen går här i nivå med kajkanten, för att sedan gå ned till vattnet igen i höjd med Saltimporten (se plan). Ett rum bildas här med vy ut över hamnbassängen och i lä från vinden från havet.

Förslaget har potential att utvecklas och byggas på över tid. Nya tillägg, som andra delar av Nyhamnens kajkanter kan öppnas upp och kopplas på promenaden längs med Hullkajen. Andra potentiella aktiveringar kan vara att testa olika byggnadsvolymer längs Hullkajen genom temporärt användande. På så vis kan materialens potential testas och prövas för nya användningsområden under tiden som Nyhamnen stegvis utvecklas.

Förslaget Hullkajspromenaden fungerar som ett första steg i en transformationsprocess av Hullkajen som utgår från befintliga värden och aktörer. I ett försök att omvandla en utmaning på platsen till ett nytt nätverk där aktörerna kan dra nytta av varandra blir Hullkajspromenaden ett exempel på hur en sådan process skulle kunna realiseras.



Figur 38. Visionsdiagram av Hullkajspromenaden

## Förslaget och tiden

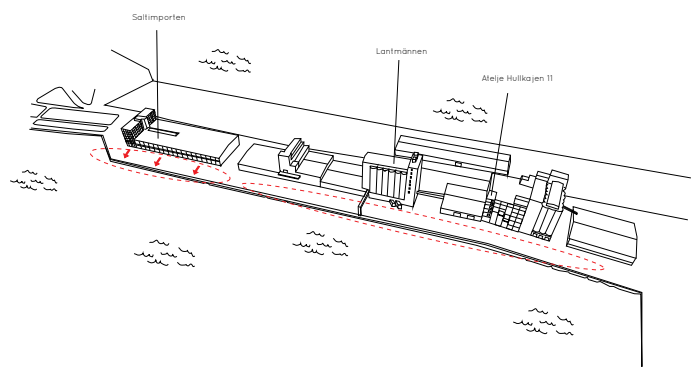
Det identifierade nätverket mellan aktörer (materiella och immateriella) på Hullkajen skapar en vision om hur området kan transformeras till nya användningsområden som är baserade på den befintliga strukturen och existerande nätverken. Genom att sammanställa platsspecifika värden (materiella, immateriella och processuella) samt undersöka hur dessa kopplas samman i nätverk av aktörer (mänskliga och icke mänskliga), skapas idéer och tankar om hur en plats-specifik transformationsprocess av Hullkajen och Nyhamnen skulle kunna se ut. Lantmännen och det nätverk som de innefattar på Hullkajen har utvecklats över en lång tid och är djupt rotad i området. Själva utformningen av Nyhamnens landskap (kajkanter, öppna ytor, hamnbassänger, silos etc.) står i relation till Lantmännens verksamhet och dess krav på funktioner. 2035 när Lantmännen flyttar från Hullkajen och lokalerna lämnas tomma riskerar den industriella atmosfären på Hullkajen försvinna. Hur nya användningsområden kan skapas ur befintliga strukturer och sammanhang är ingen lätt uppgift. För att vidare diskutera hur de befintliga industrimiljöerna kan transformeras om för nya användningsområden som passar in i en blandstad vill jag ta upp Ellen Braaes "fyra paradigm för transformation" och sätta några av dem i relation till förslaget om att utlysa Hullkajen till en testbädd som semi-publikt rum och start för en transformationsprocess.

Som nämnt sker de fyra paradigmerna av transformation inte i isolation utan består av olika delar som samspelar med varandra (Se sidan 36). Eftersom att förslaget Hullkajspromenaden sker inom en specifik tidsram, från det att stadsomvandlingen av Nyhamnen startar 2018, till dess att Lantmännen flyttar ut 2035 kan arbetet liknas vid en "kultiverande transformation". I den kultiverande transformationen är det just tid som står i fokus, som genom ett temporärt aktiverande och pågående dialoger skapar ett prövande i nuet vilket är intressant i förslaget för Hullkajen. Eftersom att prövandet är en viktig del av denna strategi, så är det också viktigt med utvärderingar som kan ske kontinuerligt under testandet, likt II de Nantes projektet. I relation till förslaget om Hullkajspromenaden blir det därför viktigt att Malmö Stad, Lantmännen och Saltimporten, de största aktörerna i området, arbetar i nära dialog med varandra och utvärderar ett projekt med jämna mellanrum. Lärdomar från testandet kan därefter utvecklas och implementeras i arbetet med att utveckla Hullkajen.

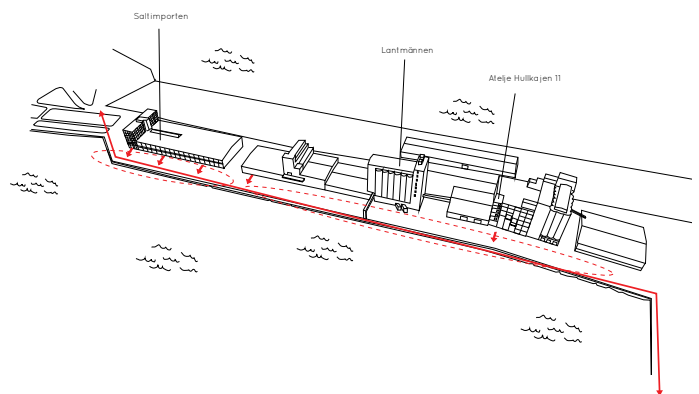
Om förslaget med att samutnyttja Hullkajen sätts i relation till tid, och utveckling över tid, blir det intressant att tänka sig det som ett gradvis aktiverande och testande av kajrummet. Vad fabrikslokalerna längs kajen skall användas till i framtiden är fortfarande oklart, och dess bevarande motiveras i FÖP för Nyhamnen endast i relation till deras värde som kulturminne. Genom att redan nu aktivera kajen, skapas potential att gradvis testa fabrikslokalerna för andra aktiviteter som kan spegla Lantmännens verksamhet och på så vis bygga vidare på det industriella arvet. Man kan därför tänka sig att ett samutnyttjande av kajrummet blir en strategisk metod som stegvis kan utvecklas till att innefatta testandet av andra rumsligheter, som exempelvis industrilokalerna längs kajen. 2035, när lantmännen slutligen flyttar från Hullkajen och etappen av omvandlingen som innefattar Hullkajen påbörjas, kan vetskaper redan finnas om vilka lokaler som kan fungera för vad, och vad som ska sparas. Som nämns i FÖP är området också utsatt och behöver skyddande strukturer för att förhindra att Hullkajen översvämmas i framtiden. Mellananvändningen av Hullkajen skulle kunna vara ett tillfälle att testa några olika av de strategier för att höja kajkanterna som nämns i FÖP och utvärdera dem. Ur denna tanke blir också paradigmerna "kontinuerlig transformation" aktuell eftersom den handlar om att ta det förflutna med in i samtiden genom att skapa kopplingar genom tiden (se sida 32). Det som skapas i nutiden sker i förhållande till vad som ägt rum på platsen tidigare, men har ett användningsområde som bättre passar samtiden.

Nya användningsområden är dock inte alltid lätt att hitta, utan kräver ett testande över tid för att identifieras. Men om tid finns kan materialiteter behandlas efter lika värde i relation till omvandlingen till dess att deras potential har prövats. Denna strategi är något som kan integreras i förslaget för Hullkajen eftersom det skapar ett tidsrum i vilket platsen och dess värden kan prövas. På så vis kan nya användningsområden identifieras och inkluderas i omvandlingen av Hullkajen, och transformationen kan möjliggöra för tolkning och kommunikation mellan dåtid och nutid.

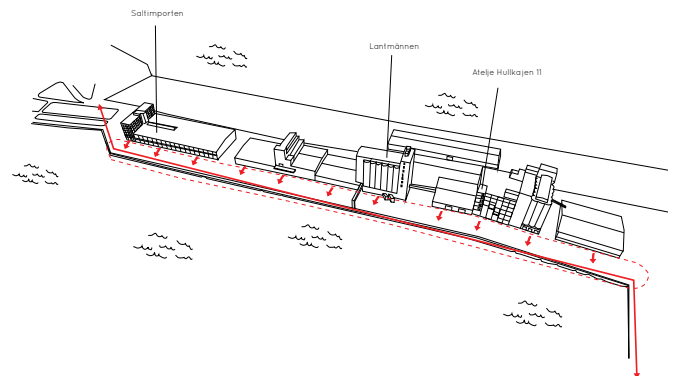
2018



2025



2035



Figur 39. Diagram över hur Hullkajens funktioner kan förändras över tid och öppna upp mot Nyhamnsbassängen och skapa en enhetlig rumslighet på kajen.

## 4. Utforma sammanfattning

I det fjärde och sista steget i den kreativa landskapsanalysen skapas en sammanställning av vad som tagits fram under processen. De viktigaste aktörerna, vilka nätverk dessa skapar och hur utvecklade designidéer kan främja samarbete och framtida utveckling är några exempel. Storskalig stadsomvandling likt Nyhamnen är en lång och komplex process, och det finns därför inte någon rätt eller slutgiltig lösning i detta steg. Det som blir viktigt i det sista steget är istället att artikulera hur existerande förhållanden kan transformeras till nya. Förslaget Hullkajspromenaden är en gestaltning av kajen som möjliggör för både rekreation och industriell verksamhet. I relation till transformationen av Nyhamnen som helhet, är förslaget bara ett första steg i en process av många gestaltande delprojekt där aktörer, mänskliga och icke-mänskliga, tydliggörs och medverkar på olika sätt. Fler förslag omfattas inte i detta arbete, men för att ge en översikt av hur en utveckling kan te sig, presenteras en storyboard i diagramform för en transformationsprocess av Nyhamnen. Diagrammet visar hur plats-specifika kunskaper, värden och aktörer tillsammans bildar en transformationsprocess som bygger på platsens samtida förutsättningar men placerar in dem i nya nätverk, som testas över tid, för att finna nya användningsområden ur det befintliga. Transformationsprocessen presenteras som öppen och utan något fixerat slut.

### Transformationsprocess för Nyhamnen

För att sammanställa vad som identifierats under landskapsanalysen presenteras här en transformationsprocess i diagramform som innehåller de viktigaste utgångspunkterna i analysen som har betydelse för en transformationsprocess av Nyhamnen. Platsspecifika kunskaper, värden och aktörer bildar tillsammans en transformationsprocess som bygger på platsens samtida förutsättningar men placerar in dem i nya nätverk, som testas över tid, för att finna nya användningsområden ur de befintliga värdena. Transformationsprocessen presenteras som öppen och utan något fixerat slut. Det ska tilläggas att diagrammet visar en sammanfattning av iakttagelser från platsbesök och teoretiska utgångspunkter satt i Nyhamnens kontext. Diagrammet är därför inte tänkt som en universal modell för andra transformationsprojekt, utan är unik för just Nyhamnen och den kreativa landskapsanalysen av området.

Figur 40. Till höger, transformationsprocess för Nyhamnen i diagramform



## Tankar om en kreativ landskapsanalys för Nyhamnen

Den kreativa landskapsanalysen med ANT som analytiskt verktyg för att undersöka Nyhamnen har skapat en djupare förståelse för området och kopplat samman platsen från lokala till globala trender. Genom transecten samt Burns och Khans tolkning av platser som relaterande och dynamiska konstruktioner, kan Nyhamnen förstås som en plats som påverkar, och påverkas av förhållanden och praktiker som inte rymms inom dess geografiska gräns. Med detta sagt var transecten en värdefull metod för att förstå platsens anknytningar till omkringliggande områden som Mellersta och Yttersta hamnen och Malmös centrala stadsdelar. Något inte framkom i plandokument för området. Att följa Tietjens fyra olika steg i den kreativa landskapsanalysen gav samtidigt utrymme att undersöka platsspecifika värden i Nyhamnen genom att lyfta in Diedrich ramverk och nominera dem vidare in i designprocessen och formulera en designuppgift för området. Att använda Diedrich ramverk utifrån kategorierna materiella, immateriella och processuella gav en djupare förståelse för vad som kan uppfattas som platsspecifika värden. I undersökandet av hur dessa värden kopplar samman i nätverk uppbyggda av mänskliga och icke-mänskliga aktörer, kunde platsspecifika värden av Hullkajen som semi-publikt rum mellan industri och rekreation, samt Hullkajens industriella atmosfär lyftas fram och diskuteras. Genom att separera aktörer, skapades därför en djupare förståelse för hur de relaterar till varandra i dynamiska nätverk i vilka de är beroende av varandra. Det blev även tydligt hur Hullkajens platsspecifika värden inte ligger i enskilda aktörer, utan snarare i de nätverk som aktörerna skapar i relation till varandra. Ur denna vetenskap kunde ett förslag, Hullkajspromenaden, presenteras i ett försök att bygga vidare på dem relationer och kontroverser som finns på Hullkajen. Att ställa förslaget med Hullkajspromenaden i relation till tid med hjälp av Braaes fyra paradigmen av transformation gav en uppfattning om hur förslaget kan utvecklas över tid genom att byggas på och innefatta fler aktörer och nätverk i framtiden. På så vis kan förslaget ses som ett första steg i en transformationsprocess för Nyhamnen. Avslutningsvis gav den kreativa landskapsanalysen möjlighet att formulera en transformationsprocess för Nyhamnen i form av ett diagram där kunskaper, värden och aktörer lyfts fram som viktiga delar av processen.



## **Del 4.**

Syntes - Avslutande diskussion och kritisk reflektion

Följande avsnitt kommer resultatet av studien att diskuteras för att återkoppla till arbetets syfte och besvara studiens frågeställningar.

## Diskussion

Syftet med uppsatsen var att studera teorier och angreppssätt för att fånga upp platsspecifika värden, samt att pröva dessa tillvägagångssätt på Nyhamnen för att undersöka deras betydelse i skapandet av en hållbar transformationsprocess.

Genom teoretiska utgångspunkter från forskare som behandlar ämnen om transformation, platser och platsspecifika värden gav litteraturstudien en djupdykning i den aktuella forskningen och metoder för att applicera teorierna i praktiken. Referens projektet Il de Nantes fungerade som en förebild av en samtida hamnomvandling och gav mig utrymme att analysera projektet med teoretiska utgångspunkter från litteraturstudien och skapa ett tankesätt som togs med till analysen. Arbetets litteraturstudie besvarar därför första forskningsfrågan om hur olika teorier och angreppssätt kan se ut för att fånga upp platsspecifika värden i stadssomvandling. Genom både bakgrundsteori och analytiska metoder kunde ett ramverk sammanställas, där platsspecifika kunskaper och värden, flexibilitet och design över tid tillsammans skapade grunden för vad som i arbetet definieras som en hållbar transformation.

För att besvara den andra forskningsfrågan om hur platsspecifika kunskaper och värden kan användas för att hållbart transformera Nyhamnen blev den kreativa landskapsanalysen ett viktigt steg. Genom att utgå från Tietjens kreativa landskapsanalys och lyfta in teorier och undersökande metoder från litteraturstudien skapades ett arbetssätt där jag kunde pröva teorier och begrepp från litteraturstudien. Litteraturstudien blev också utgångspunkt för kritiskt tänkande till plandokument där faktiska upplevelser av platsen kunde ställas i relation till vad som skrivits och planerats för Nyhamnen.

Att använda Actor Network Theory som en landskapsanalys i kombination med andra forskares teorier gav både för och nackdelar. Genom att använda ANT och tankesättet från new materialism går det att belysa mänskliga och icke-mänskliga aktörer som av likgiltig betydelse, utifrån vad de kan göra och inte vad de är eller hur de ser ut. I identifieringen av platsspecifika värden på Hullkajen hjälpte detta synsätt för att skapa förståelse för de olika värdenas betydelse i olika nätverk. Genom denna förståelse kunde Hullkajens platsspecifika värde ses som dynamiska och relaterande nätverk uppbyggda i relation till varandra. I sådan mening blev inte ett material eller en aktör ett platsspecifikt värde, utan först i relation till andra aktörer på platsen. I en transformation av Nyhamnen, eller i andra stadsomvandlingar, kan denna vetenskap vara en viktig utgångspunkt. Detta eftersom att det skapas en förståelse för vad materiella, immateriella och processuella värden gör för platsen och hur de alla är delar i ett större nätverk. Ur denna vetenskap finns också möjlighet att bygga vidare på ett platsspecifikt nätverk genom att skapa nya kopplingar mellan aktörer på platsen som kan dra nytta och utvecklas av varandra. I koppling till en hållbar transformation som genom återanvändning, platsspecifika kunskaper och värden tillsammans hittar nya användningsområden ur det befintliga blir denna förståelse viktig.

Svårigheter med ANT i kombination med andra teorier visade sig vara att belysa alla aktörer som av lika stor betydelse i en transformation. Det finns således en enkelhet i att fastna i resonemang kring mänskliga aktörer eftersom att de ofta lyfts fram som viktigast i plandokument för platsen, exempelvis genom äganderätt av mark eller byggnader. Mänskliga aktörer är viktiga för transformation, men det blir samtidigt lätt att avlägsna sig från tankarna kring hur de är situerade i, och en del av den byggda miljön. Detta visade sig i analysen av Hullkajen och Nyhamnen där trots att uppdelning mellan mänskliga och icke-mänskliga aktörer gjordes, hamnade stort fokus på de mänskliga och redan starka aktörerna på Kajen. Tankesättet med ANT och New materialisms är värdefullt, men är samtidigt en komplicerad tankeprocess som i praktiken kräver att en landskapsarkitekt eller planerare tänker om vilk-

en betydelse olika aktörer har för en plats och hur dessa samspelar eller kan samspela med varandra. I en samtid av sinande resurser är dock ANT och "New Materialisms" ett värdefullt tankesätt i planering eftersom att det ger möjligheter att generera nya synsätt för att föreställa, uppleva och skapa nya förutsättningar för det befintliga på en plats. För att återkoppla till en hållbar transformation som skapar nya användningar ur det befintliga genom platsspecifika värden och kunskaper bildar därför ANT och new materialism viktiga tankesätt som kan inkluderas i mer praktiska metoder så som analys och återanvändning.

Vad jag med denna uppsats vill tillföra till Nyhamnen och den stundande transformationen av platsen är framförallt förståelse för hur Hullkajen används idag och vilken betydelse detta kan ha för framtiden. Det semi-publika rum som idag bildas längs Hullkajens östra sida mellan rekreation och industriell funktion är unikt. Att produktion och industri flyttar utomlands eller allt längre bort från stadens centrum behöver inte vara något positivt. Produktion kan ses som en viktig del i en välfungerande blandstad, och kan befinna sig i samspel med boende och besökare i ett levande stadsrum. Utifrån den kreativa landskapsanalys av Nyhamnen, så är Hullkajen redan idag en sådan plats, där industri och stadsliv båda får utrymme att existera, sida vid sida. Bevisligen inte utan kontroverser, men samtidigt något som bör tas tillvara på, och byggas vidare på i transformationen av området. Det är också just i denna industriella aktivitet som platsens industriella atmosfär som ett platsspecifikt värde ligger. Vilka funktioner som tillskrivs industribyggnaderna längs Hullkajen i en transformation, bör kanske därför spegla just produktion som genom historien varit, och är, en viktig del av Nyhamnen.

Fortsättningsvis skulle det vara intressant att bygga vidare på det nätverk som finns längs Hullkajen genom att lyfta in fler aktörer genom intervjuer för att utveckla transformationssprocessen. Det skulle vara intressant att höra hur Lantmännen ställer sig till hur Hullkajen används idag och hur dem ser på framtiden för att fånga deras perspektiv i utvecklingen av Nyhamnen. Vidare vore det vara givande att lägga större fokus vid social hållbarhet i koppling till transformation. Exempelvis i en studie av vilka värden som aktörer i Nyhamnen själva skulle vilja lyfta som viktiga för framtiden. Samt att identifiera vilka narrativ som driver stadsutvecklingen i Nyhamnen och hur detta påverkar vad som tas till vara på och inte.

## Kritisk reflektion

Jag vill tillägga att det finns en partisk dimension i arbetet med att identifiera plats-specifika värden i analysen, till vilken jag som forskare bör ställa mig kritisk. Eftersom jag personligen, och i professionen som landskapsarkitekt, bär med mig en rad olika förutsättningar (personliga uppfattningar, akademisk bakgrund, sociala koder etc) påverkar detta vad som identifierats som "platsspecifikt" i analysen och förslaget. Individuella uppfattningar och vad jag personligen anser vara ett "värde" som är viktigt nog att ta tillvara på, behöver inte nödvändigtvis vara rätt och kan uppfattas av någon annan som icke relevant. Just i arbetet med att identifiera platsspecifika värden tror jag att det är ytterst viktigt att ställa sig kritisk, eftersom att jag genom min personlighet och akademiska bakgrund påverkar resultatet. För att förhindra att skapa en partiskhet i relation till vad som kan uppfattas som platsspecifika värden att ta tillvara på i utvecklingen av Nyhamnen tror jag att ett större intervjumaterial skulle vara av stor vikt. Genom ett rikt intervjumaterial där dialog förs med verksamma i området, besökare och stakeholders skulle fler röster kunna lyfts in och påverka resultatet och på så vis minska risken för att resultatet upplevs som partiskt. I denna process skulle det också vara viktigt att lyfta in många olika röster och inte endast dem som har mest makt att skapa förändring i planprocessen som exempelvis i detta fallet lantmännen, saltimporten eller Malmö stad. Att lyfta in fler röster skulle därför bidra till en mer utförlig utläggning om vad som är platsspecifikt för Nyhamnen och dessutom bidra till en mer demokratisk planprocess. I denna uppsats lades fokus till större delen på det materiella och hur man kan identifiera plats-specifika värden och nätverk. Med detta sagt skulle det vara fruktbart med er större intervjumaterial där fler röster lyftes in, exempelvis genom dialogmöten på plats. Ett sådant arbete skulle främjas av en mer flexibel och öppen plan för Nyhamnen som skedde gradvis över tid där idéer och kunskap kunde testas och lyfts in efter hand, likt den som förespråkas i arbetet. Ett mer utförligt intervjumaterial skulle samtidigt kunna föra en tydligare linje av hur nätverken byggs upp genom dialogmöten och nära samarbeten mellan aktörer. Detta visade sig inte starkt i analysen och en mer djupgående undersökning med intervjuer skulle ge en tydligare förståelse för hur samarbeten kan ta form på kajen. Istället presenterades ett hypotetiskt nätverk mellan industriell verksamhet (privata aktörer) och besökare (kommunen) baserat på vad som gick att tyda i plandokument och artiklar.

En öppen transformationsprocess som förespråkas av merparten av författarna i denna uppsats kan dock medföra problematik och förtjänar en kritisk reflektion. Att arbeta efter en tydlig plan med ett övergripande koncept är en välprövad metod som tydligt kan lyfta in effektmål för exempelvis hållbarhet. Samtidigt finns det en risk för att platsspecifika värden och kunskaper förverkas om man redan innan omvandlingsarbetet har startat, har en tydlig målbild om vad ett område skall bli och se ut. Fördelarna med en öppentransformationsprocess likt den som presenteras för Nyhamnen handlar alltså främst om att skapa utrymme för hitta potential i den redan existerande byggda miljön, en process som likt Braae påpekar kan ta lång tid och kräver en mer flexibel vision. Denna strategi är inte lätt att realisera i praktiken eftersom att effektmålen blir svårare att precisera, men kan bära frukt om den ges utrymme, likt Il de Nantes projektet.

I diskussionen nämns det hur den kreativa landskapsanalysen är ett tidskrävande verktyg i praktiken, men som samtidigt öppnar upp för att lyfta fram existerande värden och nätverk och placera in dem i nya sammanhang. I relation till designuppgiften och förslaget med Hullkajspromenaden, är det intressant att ställa sig frågan om förslaget skulle vara möjligt utan den kreativa landskapsanalysen som metod. Även om så är fallet, vill jag lyfta metoden som ett verktyg där platser kan analyseras ur perspektiv som inte är lika självklara i en traditionell planeringsmodell likt en översiktsplan. Perspektiven i fråga gäller exempelvis identifieringen av nätverk och samband över olika skalor, hur konflikter kan skapa förutsättningar i en designprocess, samt hur tid är en viktig aspekt när det kommer till att hitta nya användningsområden ur befintliga strukturer.

I koppling till forskningsfråga nummer två, hur vidare platsspecifika värden och kunskaper kan skapa en hållbar transformationsprocess, vill jag förtydliga att en hållbar transformation skulle kräva en mer djupgående analys och identifiering av fler nätverk. Hållbarhetsaspekten i förslaget med Hullkajspromenaden stannar vid att hitta nya användningsområden för den existerande byggda miljön på platsen som ett första steg i en fortgående transformationsprocess. För att skapa en hållbar transformation, likt den Braae beskriver i början till denna uppsats (se sida 13), skulle kräva en ytterligare dimension av analysarbete som inkluderade fler röster och nätverk som drar nytta av varandra och tillsammans skapar en utveckling över tid.

## Litteraturlista

### Böcker:

Braae, Ellen (2015). *Beauty redeemed. Recycling post-industrial landscapes*. Gütersloh: Birkhäuser förlag

Burns, Carol and Kahn, Andrea (2005). *Site matters*. New York: Routledge.

Cresswell, Tim (2015). *Place: An introduction*. Chichester: Wiley Blackwell.

Cuff, Dana. and Sherman, Richard (2011). *Fast-forward urbanism*. New York: Princeton Architectural Press.

Diedrich, Lisa. (2013). *Translating harbourscapes*. Frederiksberg: Department of Geosciences and Natural Resource Management, University of Copenhagen.

Latour, Bruno. (2007). *Reassembling the social: An introduction to actor-network-theory*. Oxford: Oxford University Press.

Lundberg, Kristian (2009). *Yarden - En berättelse*. Symposion, Eslöv, Sweden

Mariani, Mariani, & Barron, Patrick (2014). *Terrain vague: Interstices at the edge of the pale*. London: Routledge.

Magnusson, Jesper (2016). *Clustering Architectures : the role of materialities for emerging collectives in the public domain*. Lund : Department of Architecture and Built Environment

Seggern, Hille, Von (2008). *Creating knowledge: Innovationsstrategien im Entwerfen urbaner Landschaften = innovation strategies for designing urban landscapes*. Berlin: Jovis.

Tietjen, Anne (2011). *Towards an urbanism of entanglement: Site explorations in polarised Danish urban landscapes*. Aarhus: Arkitektskolens Forl.

Willim, Robert (2008). *Industrial Cool, om postindustiella fabriker*. Humanistiska fakulteten, Lunds Universitet, Sweden

### Vetenskapliga artiklar:

Braae, Ellen (2013). *Designerly ways of recognition*. 101st ACSA Annual Meeting Proceedings, New Constellations, New Ecologies

Braae, Ellen, Diedrich, Lisa & Lee, Gini (2013). *The traveling transect: capturing island dynamics, relationships and atmospheres in the water landscapes of the Canaries*. In Nordes 2013: Experiments in design research: Online proceedings (pp. 191-200). the royal danish academy of fine arts, schools architecture, design and conservation. Nordes

Braae, Ellen, Tietjen, Anne (2011). *Constructing Sites on a Large Scale – Towards New Design (Education) Methods*. Nordic Journal of Architecture, Issu:

Goodbun, Jon, & Jaschke, Karin (2012). *Architecture and Relational Resources: Towards a New Materialist Practice*. Architectural Design, 82(4), 28-33.

Tietjen, Anne (2013). *Translating the landscape, Landscape & imagination: Towards a new baseline for education in a changing world*, Bandecchi & Vivaldi Editori, Paris  
Diedrich, Lisa, Dahl, Caroline (2016). *Ill de Nantes 2000-2010: a method for the meantime?* Journal of Landscape Architecture, 11:2, p. 72-83

Vogel, Nina (2016). *Municipalities' ambitions and practices: At risk of hypocritical sustainability transitions?*, Journal of Environmental Policy & Planning, 18:3, 361-378

## Dokument

Boverket (2016). Rätt Tätt – *En idéskrift om förtätning av städer och orter*, boverket.se

Borg, Henrik, Eskeröd, Carita, Eriksson, Gertie, Johansson, Maria Schylter, Olga, Åkesson, Helene (2012). *Silor - Landskapets landmärken, Inventering och dokumentering av spannmålsilor i Skåne*. Kulturhistoriska föreningen för södra Sverige. Lund

Malmö Stad (2018a). *Översiktsplan för Nyhamnen, Fördjupning av Översiktsplan för Malmö*, Förslag Utställningshandling Januari 2018

## Elektroniska dokument

Malmö Stad (2010). *Så förtätar vi Malmö*. Stadsbyggnadskontoret Malmö stad, Malmö Sweden, Tillgänglig: <https://malmo.se/Stadsplanering--trafik/Stadsplanering--visioner/Oversiktsplanering--strategier/Tidigare-oversiktsplan/Dialog-pm/Sa-fortatar-vi-Malmo.html> (hämtad 2018-04-06)

Malmö stad (2015). *Översiktsplan för Nyhamnen, Fördjupning av Översiktsplan för Malmö*, Samrådsförslag, Malmö Sverige: Tillgänglig: <https://malmo.se/Stadsplanering--trafik/Stadsplanering--visioner/Oversiktsplanering--strategier/Pagaende-oversiktsplanering/Oversiktsplan-for-Nyhamnen.html> (hämtad 2018-02-20)

Malmö Stad (2015). *Miljökonsekvensbeskrivning till Översiktsplan för Nyhamnen*, Malmö Sverige Tillgänglig: <https://malmo.se/Stadsplanering--trafik/Stadsplanering--visioner/Oversiktsplanering--strategier/Pagaende-oversiktsplanering/Oversiktsplan-for-Nyhamnen.html> (hämtad 2018-02-20)

## Webbsidor:

Boverket (2016). *Det skall finnas plats för livet i en tät stad!* Tillgänglig: <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/fortatning-av-stader/> (hämtad 2018-02-20)

Boverket (2016). *Översiktsplanen*. Tillgänglig: <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/oversiktsplanens-funktion/> (hämtad 2018-04-10)

FN förbundet (2018). *Globala Målen för Hållbar Utveckling*. Tillgänglig: <https://fn.se/vi-gor/vi-utbildar-och-informerar/fn-info/vad-gor-fn-2/fns-arbete-for-utveckling-och-fattigdomsbekampning/agenda2030-och-de-globala-malen/globala-malen/> (hämtad 2018-04-14)

Malmö stadsbyggnadskontor (2018b). *Planering i Malmö 2018 nr 1*. Tillgänglig: [https://issuu.com/malmostadsbyggnadskontor/docs/pim\\_18\\_1web](https://issuu.com/malmostadsbyggnadskontor/docs/pim_18_1web) (hämtad 2018-03-10)

Nationalencyklopedin (2018). *Hållbar utveckling*. Tillgänglig: <http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/hållbar-utveckling> (hämtad 2018-04-06)

Skånska Dagbladet (2014). *Avtalet ger över 45 miljoner till kommunen*. Tillgänglig: <http://www.skd.se/2014/02/26/avtalet-ger-over-45-miljoner-till-kommunen/> (hämtad 2018-04-06)

Statistiska Central Byrån (SCB) (2018). *Befolkningsstatistik, Kommuner 1960-2017*. Stockholm : Tillgänglig: SCB <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/befolkning/befolkningens-sammansattning/befolkningsstatistik/> (hämtad 2018-05-01).

Tidsskriftartikel:

Skånska Dagbladet (2014). *Avtalet ger över 45 miljoner till kommunen*. Tillgänglig: <http://www.skd.se/2014/02/26/avtalet-ger-over-45-miljoner-till-kommunen/> (hämtad 2018-04-06)

Studentarbeten:

Arkander, Ellen, Nordahl, Anna (2017). *Hamnområde i omvandling - Ett gestaltungsförslag för Varvsstadens nya offentliga rum*. Sveriges Lantbruks Universitet. Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning (master arbete)

Gustafsson, Boel. (2002). *Nyhamnen: Länk mellan stad och vatten*. Blekinge tekniska högskola. Institutionen för fysisk planering. (Master arbete).

Henriksson, Alexander (2015). *Contemporary space – conceiving open space in Nyhamnen Malmö*. Sveriges Lantbruks Universitet. Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning (master arbete)

Hölbling, Markus (2016). *Multi layered landscape: add-ons to the post-industrial urban landscape of Nyhamnen*. Sveriges Lantbruks Universitet. Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning (master arbete)

NYHAMNEN - *An Exploration of Challenging Urban Planning in Harbour Environments* (2017). Del av master kursen ; Planning project - Driving Forces and Contemporary Tendencies , SLU Anarp



## Figurer

Figur 1: Redigerad av författaren  
Figur 2: Producerad av författaren  
Figur 3: Foto: Lisa Diedrich  
Figur 4: Foto: Lisa Diedrich  
Figur 5: Foto: Lisa Diedrich  
Figur 6: Foto: Lisa Diedrich  
Figur 7: Foto: Lisa Diedrich  
Figur 8: Foto: Lisa Diedrich  
Figur 9: Producerad av författaren  
Figur 10: Producerad av författaren  
Figur 11: Producerad av författaren  
Figur 12: Producerad av författaren  
Figur 13: Foto: Författaren  
Figur 14: Producerad av författaren  
Figur 15: Producerad av författaren  
Figur 16: Foto: Författaren  
Figur 17: Producerad av författaren  
Figur 18: Producerad av författaren  
Figur 19: Foto: Författaren  
Figur 20: Foto: Författaren  
Figur 21: Foto: Författaren  
Figur 22: Foto: Författaren  
Figur 23: Foto: Författaren  
Figur 24: Producerad av författaren  
Figur 25: Foto: Författaren  
Figur 26: Producerad av författaren  
Figur 27: Producerad av författaren  
Figur 27: Foto 1: Werner Nystrand  
Figur 28: Producerad av författaren  
Figur 29: Producerad av författaren  
Figur 30: Producerad av författaren  
Figur 31: Producerad av författaren  
Figur 32: Producerad av författaren  
Figur 33: Producerad av författaren  
Figur 34: Producerad av författaren  
Figur 35: Producerad av författaren  
Figur 36: Producerad av författaren  
Figur 37: Producerad av författaren  
Figur 38: Producerad av författaren  
Figur 39: Producerad av författaren  
Figur 40: Producerad av författaren  
Figur 41: Foto: Författaren





Figur 41. Hamnarbetare äter lunch i det soliga rummet längs Hullkajens östra sida